

SPECIALE SALONI Detroit e Las Vegas

L'AMERICA INDICA LA STRADA PER IL FUTURO DELL'AUTO

€4,50
in Italia

IN VENDITA ANCHE SU



Chrysler Pacifica



Automobilismo

PROVA ANTEPRIMA
OPEL ASTRA CDTi 136 CV
Consumi da record e qualità vera



**IN QUESTO
NÚMERO**

- Honda Jazz 1.3 Elegance Navi ADAS
- Peugeot 308 GTi 270
- Range Rover Evoque TD4 180 Cv HSE Aut. Dynamic
- Skoda Superb Wagon 2.0 TDI 150 Cv DSG Ambition
- Toyota RAV 4

6.0.0.2
9 770394 012002
MENSILE - FEBBRAIO 2016 - ANNO 32 - N.2

GUIDA ALL'ACQUISTO
Test weekend per sei modelli formato famiglia

Passioni: Land Rover Defender Heritage
L'ULTIMA DI UNA GLORIOSA STIRPE



NUOVO RAV4 HYBRID. POTENZA ALLO STATO IBRIDO.



RAV4 È TORNATO, PER RIDFINIRE IL CONCETTO DI SUV.

Se vuoi parlare di SUV, preparati a usare parole nuove. Le prime che ti servono sono Ibrido, Potenza, Facilità di Guida e Basse Emissioni: perché RAV4, che ha inventato la categoria dei SUV nel 1994, da oggi ha un motore Hybrid con cambio automatico da 197 CV con le emissioni più basse della sua categoria. Ti serviranno anche parole come Vantaggi: poter circolare liberamente durante i blocchi del traffico, poter godere in molte regioni e comuni di esenzione dal pagamento del bollo, del parcheggio gratuito sulle strisce blu o dell'accesso, gratuito o a tariffa ridotta, nella ZTL*. Ora che credi di sapere tutto di RAV4 Hybrid, prova a liberare la sua potenza. Ti lascerà un'altra volta senza parole.

*Per conoscere tutti i vantaggi dell'ibrido nelle regioni e città italiane visita il sito toyota.it
Valori minimi e massimi riferiti a Nuovo RAV4 Hybrid: consumo combinato 20,4-19,6 km/l, emissioni CO₂ 115-118 g/km.



8-12 GIUGNO

SALONE AUTO PARCO VALENTINO 2016



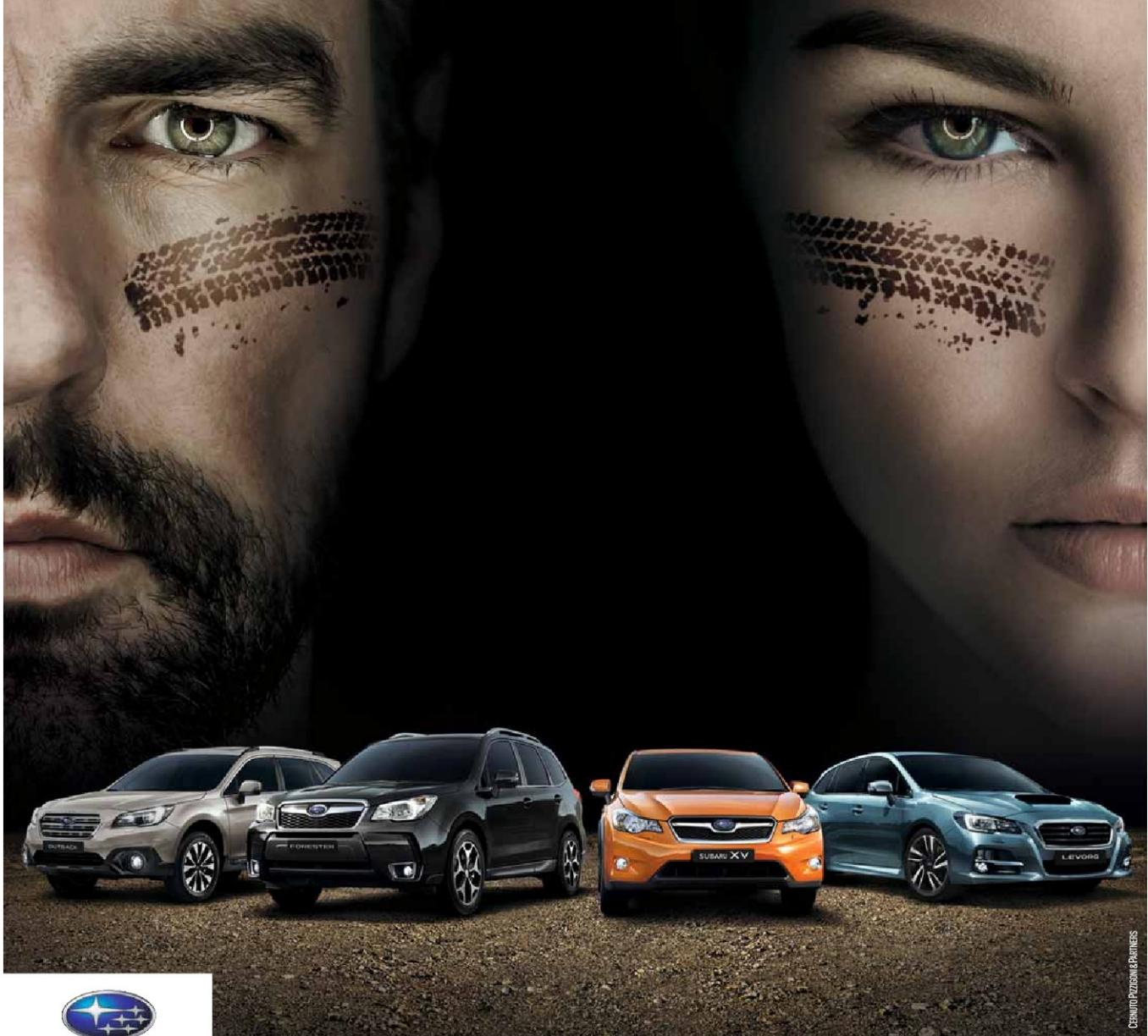
**IL NUOVO SALONE ITALIANO
TORINO, 8-12 GIUGNO 2016**

INGRESSO GRATUITO DALLE 10 ALLE 24

Dopo il successo della prima edizione che ha visto 350.000 visitatori, torna il SALONE DELL'AUTO PARCO VALENTINO, il più importante appuntamento in Italia per scoprire e provare in anteprima novità e concept car.

www.parcovalentino.com

GAMMA SUBARU AWD. FATTI SOTTO, STRADA!



DENTONOPIZZONI&PARTNERS



SUBARU

Confidence in Motion

OGGI IL CONTROLLO È TUO A PARTIRE DA € 19.990*

Quando il meglio della tecnologia si unisce all'affidabilità della trazione integrale Symmetrical AWD e alla potenza del motore Boxer Subaru, si diventa capaci di una guida dal controllo eccezionale. Prova la fluidità del cambio Lineartronic, anticipa gli ostacoli con EyeSight, supera ogni percorso grazie all'X-Mode e scopri la grinta e la sicurezza della nuova Levorg, la prima familiare sportiva. SUBARU XV, Outback, Forester e Levorg: una gamma di tecnologie ti aspetta per mettere la strada ai tuoi comandi. Scegli quella più adatta a te.

OUTBACK ciclo combinato: consumi da 6,1 a 7,0 (l/100 km); emissioni CO₂ da 159 a 161 (g/km).

FORESTER ciclo combinato: consumi da 5,7 a 8,5 (l/100 km); emissioni CO₂ da 148 a 197 (g/km).

SUBARU XV ciclo combinato: consumi da 5,6 a 9,6 (l/100 km); emissioni CO₂ da 139 a 160 (g/km).

LEVORG ciclo combinato: consumi da 6,9 a 7,1 (l/100 km); emissioni CO₂ da 159 a 164 (g/km).

*Prezzo di listino riferito a SUBARU XV Free 1.6 Benzina (IPT e PFU escluse). L'immagine è puramente indicativa.

SUBARU CONSIGLIA



SEGUICI SUBARU ITALIA





TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY



RAV4 HYBRID.
POWER RE-DEFINED.

toyota.it

TOYOTA
HYBRID



Polveri e altari

Il ciclone dieselgate si abbatte anche sulla Renault: inevitabili le ripercussioni in Borsa. Detroit e Las Vegas inaugurano i Saloni dell'anno all'insegna della tecnologia

L'ANNO CHE È APPENA INIZIATO

promette bene. In tutti i sensi. Sì, perché tra uno scosso e l'altro, l'automobile sembra voler tornare al centro dell'attenzione. Ma andiamo con ordine, iniziando proprio da ciò che abbiamo banalmente indicato con il termine scosso. Ebbene il ciclone che si è abbattuto su Volkswagen ha tutt'altro che esaurito la propria forza distruttiva tendendo a propagarsi, come era intuibile, anche su altri marchi. Così pochi giorni fa è giunta la notizia di una serie di perquisizioni della polizia antifrode in alcune sedi della Renault, proprio in relazione a possibili "taroccamimenti" delle emissioni in fase di omologazione. Quanto basta per scatenare un vero e proprio putiferio in Francia, e non solo, con articoli al vetrolio sui giornali e crolli sistematici dei titoli in Borsa. Vedremo nei prossimi mesi. Nel frattempo il management della Renault fa sapere che le vendite del Gruppo nel 2015 sono aumentate e che la Casa francese non ha affatto imbrogliato. Anzi, starebbero lavorando a un piano tecnico per ridurre in modo significativo le polveri inquinanti nei prossimi anni. Ma non solo, dal momento che il governo detiene una quota azionaria della Régie, lo stesso ministro dell'ambiente Sérgolène Royal ha ufficialmente richiesto al gruppo di mettersi in regola al più presto, ribadendo però che a differenza di quanto

accaduto a Volkswagen con il dieselgate, nel caso di Renault non c'è stata "frode volontaria". Non resta che prenderne atto e, appunto, attendere.

Come da copione, il primo mese dell'anno è scandito dalle rassegne americane di Detroit e Las Vegas. Nelle pagine seguenti troverete un lungo e approfondito resoconto dei nostri inviati che vi raccontano i segnali e le indicazioni provenienti dall'altra parte dell'Oceano.

E quello che gli stand documentano sono storie di alta tecnologia, di un futuro sempre più legato al mondo dell'informatica e alle mille diavolerie elettroniche che scandiscono il progresso dell'auto. Un progresso giustamente inarrestabile che, involontariamente, sancisce l'uscita di scena della 4x4 più famosa e longeva del mondo: la Land Rover Defender. A questa regina dedichiamo un lungo e scenografico servizio: modella d'eccezione la Heritage, la last edition con la quale la Land intende congedarsi. Grazie di cuore e per ora solo un arrivederci: siamo infatti sicuri che ti vedremo scorazzare per tanti anni ancora sulle strade del mondo.



NUOVA TIPO 12.500*

- Climatizzatore automatico
- Cerchi in lega
- Radio con Bluetooth® e comandi al volante
- Sensori di parcheggio posteriori
- 6 airbag
- Fendinebbia
- Finestrini elettrici posteriori



L'UNICA SORPRESA È CHE È TUTTO INCLUSO.

NUOVA TIPO. CI VUOLE POCO PER AVERE TANTO.

Iniziativa valida fino al 29 febbraio 2016. Tipo Opening Edition 1.495 cv E6 benzina - prezzo promo 12.500€ (IPT e contributo PFU esclusi) in caso di permuta o rottamazione, con il contributo Fiat e dei Concessionari aderenti. Messaggio Pubblicitario a scopo Promozionale. Le immagini inserite sono a scopo illustrativo. Le caratteristiche ed i colori possono differire da quanto rappresentato. Consumi ciclo combinato da 4,2 a 5,7 (l/100km). Emissioni CO₂ ciclo combinato da 110 a 133 (g/km).

www.flat.it



Auto a guida autonoma quale futuro?

La corsa all'auto che guida da sola sta cambiando l'industria automobilistica e i rapporti tra le Case e i big della Silicon Valley Una nuova sfida per la rivoluzione della mobilità più sconvolgente dell'era moderna

L'AUTO CHE GUIDA DA SOLA È UNA REALTÀ sempre meno virtuale. Su questa nuova mobilità, l'America si è già messa al passo, tanto è vero che la proposta di budget per il 2017 del presidente Barack Obama include un investimento di 4 miliardi di dollari proprio sul "self drive". Un investimento coerente con quanto dichiarato dallo stesso Obama nel discorso sullo Stato dell'Unione, durante il quale ha messo in evidenza di voler rafforzare gli sforzi per un "sistema di trasporti per il 21° secolo" e lavorare anche alla definizione di linea guida per aumentare la sicurezza del settore, con norme che rendano le vetture senza guidatore più sicure.

Ai Saloni di Las Vegas e di Detroit si è parlato molto, quest'anno, di auto a guida autonoma, giudicate come una rivoluzione che trasformerà in un futuro ormai sempre più vicino non solo i consumatori, ma innanzitutto l'industria dell'auto. A Detroit John Krafcik, responsabile del progetto di self-driving di Google, ha lanciato un appello ai costruttori: "Abbiamo bisogno della vostra capacità di costruire automobili in grandi quantità e per questo riteniamo che gli accordi tra noi e voi siano ormai

indispensabili". Verissimo: costruire auto su larga scala è un mestiere che non si apprende in pochi anni anche per i creativi dell'auto che guida da sola come Elon Musk, il fondatore di Tesla, che recentemente ha spiegato che tra qualche anno "nessuno comprerà un'auto che non sia autonoma. Possedere un veicolo che non si guida da solo in futuro sarà come avere un cavallo: potrai tenerlo e usarlo per ragioni sentimentali, ma non per un uso quotidiano".

Ma quella che molti analisti, negli USA, hanno ribattezzato la "sconvolgente rivoluzione della mobilità" non può e non potrà prescindere dagli attuali costruttori. Dunque per i prossimi anni sarà gara fra le Case a chi riesce ad allearsi con i colossi della connettività, da Google a Apple. Più delle fusioni tra i costruttori tradizionali, le alleanze più forti saranno quelle che nasceranno tra Silicon Valley e le stesse Case automobilistiche. Dalla capacità di stringere e consolidare questi accordi dipenderà, anche, la salvezza di molte fabbriche e decine di migliaia di posti di lavoro. Fermo restando che poi bisognerà pur sempre fare i conti con i consumatori, che a quanto pare non hanno poi così fretta di mollare la classica automobile. A Detroit l'auto più ammirata è stata la Chrysler Pacifica, ovvero una monovolume extra-large, un classico per gli americani, ma è anche vero che Tesla non era presente ...

Automobilismo

via Don Luigi Sturzo, 7 - 20016 Pero (Mi)
tel. 02/380851 - fax 02/38010393
E-mail: automobilismo@edisport.it

DIRETTORE RESPONSABILE

Piero Bacchetti

DIRETTORE

Fabio Madaro

RESPONSABILE PROVE

Fabio Suvero

CAPOSERVIZIO ATTUALITÀ

Gabriele Canali

REDAZIONE

Dario Chiozzotto (web editor),
Alberto Motti

SEGRETARIA DI REDAZIONE

Federica Semprini

HANNO COLLABORATO: Massimo Arduini, Davide Bellocchi, Fabio Bernardini, Andrea Brambilla, Roberti Bruciamenti, Corrado Canali, Davide Diliberto, Luca Gastaldi, Roberto Gurian, Andrea Lemma, Massimo Gustato, Massimo Mambretti, Eugenio Mosca, Francesco Pelizzari.

FOTOGRAFI: Alessio Barbanti, Fabrizio Grioni, Luci & Immagini, Thomas Maccabelli, Lorenzo Marciò, Simone Romeo, Photo4, Enrico Schiavi



DEKRA
Certificazione
TÜV
375-0074-04-ITA Ext 01

CENTRO PROVE E SERVIZI S.R.L.
Claudio Cortemiglia (Responsabile),
Michele Foglio, Alessandro Perelli

DIRETTORE DI PRODUZIONE

Paolo Cionti

COORDINAMENTO TECNICO

Lorenzo Pucci, Alberto Origgì

SERVIZIO GRAFICO

Fabio Castiglioni
Sabrina Brambilla, Sara Casati,
Maria Celico, Patrizia Civati,
Roberta Diuna, Vincenza Palmieri,
Greta Parodi, Patrizia Renoldi,
Tamara Viganò, Barbara Zaltieri

Stampa: Arti Grafiche Boccia spa - via Tiberio Claudio Felice, 7 - 84131 Salerno - **Distributore:** SO.DIP., via Bettola 18,

20092 Cinisello Balsamo (Milano), tel. 02/660301-
Distributore per l'estero: SO.DIP. S.p.A, via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo(MI) - Tel +3902/66030400, FAX +3902/66030269 - e-mail: sies@sodip.it - www.siesnet.it

Poste Italiane SpA - Spedizioni in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, S/N/A **Registrazione del Tribunale di Milano** n.405 del 3/8/1983 - Registrazione al R.O.C. n. 56201
Per abbonamenti - Arretrati vedi ultima pagina

EDISPORT EDITORIALE SRL

via Don Luigi Sturzo, 7 - 20016 Pero (Mi)
tel. 02/380851 - fax 02/38010393

AMMINISTRATORE UNICO

Piero Bacchetti

SEGRETARIO GENERALE

Cesare Cristina

© Copyright 2016 Edisport Editoriale S.r.l. - Milano
Tutti i diritti di proprietà letteraria e artistica riservati.
Manoscritti e foto anche se non pubblicati non si restituiscono.



Motori turbo fino a 240 CV e turbo GPL. Pura potenza Alfa Romeo.



ALFA ROMEO GIULIETTA E MITO. LASCIATI GUIDARE DALLE EMOZIONI.

Consumi ciclo combinato max 8,2 (l/100 km); emissioni CO₂ max 157 (g/km).

La meccanica delle emozioni



Sommario

FEBBRAIO 2016



In copertina

OPEL ASTRA

Tutta nuova, più leggera e dotata di un motore 1.6 td imbattibile nel rapporto prestazioni/consumi.



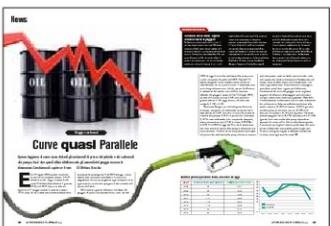
14 Salone di Detroit



30 CES di Las Vegas



36 Toyota Rav 4



48 I prezzi dei carburanti

- 2 Editorial
10 Lettere al direttore

ATTUALITÀ

- 14 Salone di Detroit
30 CES di Las Vegas
48 I prezzi dei carburanti

IMPRESSIONI

- 36 Toyota Rav4

PROVE

- 64 Opel Astra 1.6 CDTi
76 Peugeot 308 GTi 270
86 Range Rover Evoque TD4
94 Skoda Superb Wagon 2.0 TDI
102 Honda Jazz 1.3



76
Peugeot 308 GTi



86
Range Rover
Evoque



94
Skoda Superb
Wagon



102
Honda Jazz

Accendi il risparmio.



Genialloyd ha pensato al motociclista che sei e ti offre la polizza più adatta al tuo stile di guida.
In più ti fa risparmiare.



MOTO SEMPRE

12 mesi consecutivi
di copertura
se usi la moto tutto l'anno.



MOTO FREE

Sospendi e riattiavi gratis
quando vuoi, hai 12 mesi di
copertura da usare in 2 anni.

Genialloyd. L'assicurazione online n.1 in Italia.

Entra a far parte di **MOTOCICLISMO**
Team

Per te e i tuoi familiari conviventi il vantaggio aumenta.
Scopri di più su motociclismo.it/team

*Fonte: ANIA aprile 2015. Raccolta premi mercato diretto in Italia.

Messaggio promozionale con finalità commerciale. Prima della sottoscrizione leggere il Fascicolo Informativo su www.genialloyd.it

L'offerta è cumulabile con altre iniziative commerciali in corso ma non con altre convenzioni.

Prima della sottoscrizione il Cliente dovrà dare prova dell'iscrizione (gratuita) a MOTOCICLISMO Team


genialloyd
una società Allianz

Sommario



110 Formula E



130 Tesla e la guida autonoma



124 Mercedes Classe E



148 Sei auto da week end

SPORT

- 110 Formula E
118 Test Polaris Razor

118
Polaris Razor



TECNICA

- 124 Le quattro ruote sterzanti
130 Tesla e la guida autonoma

124
Le quattro
ruote sterzanti



DESIGN

- 124 Mercedes Classe E



PASSIONI

- 138 Land Rover Defender Heritage

138
Land Rover
Defender

GUIDA ALL'ACQUISTO

- 148 Sei auto da week end
158 Lancia Ypsilon 1.2

LISTINO

- 165 Chi entra, chi esce
166 I prezzi del nuovo



158
Lancia Ypsilon

BASTA UN CLICK

Inquadrare qui
e andate sul sito
di Automobilismo.it
direttamente
dal telefono cellulare.



Come si fa
a leggere un
QR Code dal
vostro cellulare?
Basta avere un
telefonino con
fotocamera, un
collegamento
a internet e
inquadrare
l'immagine,
simile a quella

qui sopra.
Di seguito, la
procedura per
accedere ai nostri
file multimediali.
1) Scaricate
il programma
specifico
per il vostro
smartphone (ad
esempio, "QR
Code Reader")

disponibile per
le piattaforme
Android, iOS,
Windows).
2) Avviate il
programma,
inquadrare
l'immagine e il
sistema catturerà
il simbolo. Poi
si aprirà una
finestra su

una pagina di
Automobilismo.it
o YouTube e
potrete vedere
il filmato, le
fotografie o
leggere un testo
che riguardano
il servizio dove
appare il QR
Code.

evo

IL BRIVIDO
DELLA GUIDA

ALLA SCOPERTA DELLE AUTO PIÙ BELLE DEL MONDO

BELLO

NUOVO

IN EDICOLA



OGNI MESE IN EDICOLA
TUTTI I GIORNI ON LINE

www.evomagazine.it



Mail

LE VOSTRE DOMANDE E LE RISPOSTE DELLA REDAZIONE

Con questa rubrica il direttore risponde ai quesiti dei lettori o ne ospita semplicemente il parere.
Verranno pubblicate le lettere il cui argomento rivesta interesse generale. Si raccomanda di scrivere a macchina o in stampatello. La redazione si riserva la possibilità di riassumere la lettera.

LETTERA DEL MESE



Fiat 500 Twin Air: il Dualogic solo sul meno potente

Caro Direttore,
appassionato del prodotto italiano, posseggo una Fiat 500 con motore TwinAir di cui sono molto soddisfatto. Vorrei sapere perché non trovo nel listino FCA il modello da 110 Cv con cambio automatico Dualogic come quello che posseggo sulla mia auto attuale.

Ringraziando a apprezzando la Vostra rivista, Vi mando un cordiale saluto.

ALDO CRESPI, CORSICO (MI)

Caro Aldo, il bicilindrico Fiat TwinAir da 895 cc è proposto, con omologazione Euro 6, sulla Nuova 500 in versione berlina e cabriolet nelle due potenze di 62,5 e 77 kW, corrispondenti rispettivamente a 85 e 105 Cv. Il primo è abbinato a un cambio manuale a cinque marce, il secondo a un gruppo a sei rapporti. Il robotizzato Dualogic, nella foto sotto, è disponibile però solo con il primo, analogamente a quanto accadeva per la scorsa generazione della Fiat 500. Chi desidera la comodità del Dualogic, quindi, deve obbligatoriamente scegliere il bicilindrico in versione da 85 Cv oppure, eventualmente, optare per il Fire quattro cilindri da 1,2 litri disponibile anch'esso con l'alternativa cambio manuale o Dualogic. A livello tecnico non dovrebbero esserci controindicazioni nell'installare il robotizzato anche sul bicilindrico di maggiore potenza, dal momento che la coppia espressa dai due gruppi è identica e non pone quindi problemi a livello di resistenza di ingranaggi e componenti meccanici. Più facile invece pensare che, per offrire un maggiore arco di utilizzo del motore, il

gruppo più potente necessiti di sei rapporti come sul manuale, e che lo sviluppo di un sistema robotizzato specifico per il bicilindrico più potente non sia giustificato dalla scarsa diffusione che potrebbe potenzialmente avere. E' quindi probabile che, considerando che la richiesta di un cambio robotizzato che equipaggi il TwinAir da 105 Cv potrebbe non essere elevatissima, la dirigenza della Fiat non ritenga economicamente giustificato il costo del suo sviluppo.



Alpine, Renault ha ufficializzato il ritorno

Caro Direttore, sento parlare da tempo del ritorno di un marchio, Alpine, a me molto caro e anche a molti appassionati, penso. Ci sono notizie precise e ufficiali sul ritorno di Alpine?

FRANCO REGUZZONI, IVREA

Quando si pensa alle Renault sportive non si può fare a meno di prendere in considerazione il nome Alpine, marchio di fabbrica di automobili leggendarie, come ad esempio la mitica A110, capace di trionfare nel mondiale rally. Il brand di Dieppe, nato nel 1955, e poi presente sulle vetture stradali fino al 1995, sta per tornare e in grande stile, con una vettura tutta nuova che si annuncia all'altezza della tradizione del Marchio transalpino. La data del ritorno dell'Alpine, il 16 febbraio, è stata ufficializzata attraverso la l'account ufficiale Alpine di Twitter, come si usa fare da un po' di tempo a questa parte, e queste sono le parole contenute nel tweet in questione.

"Vorremmo annunciare il nostro ritorno, ma qualcuno direbbe che non siamo mai

andati via". Dunque, c'è una comunicazione ufficiale, che va ad aggiungersi al prototipo Celebration Concept, nella foto sotto, svelato alla scorsa 24 Ore di Le Mans e dal quale la vettura di serie dovrebbe riprendere diverse componenti. La concept stilisticamente assomiglia in maniera evidente alla più famosa delle Alpine, l'A110 che trionfò nel mondiale rally nel lontano 1973. Si tratta quindi di una vettura compatta, contraddistinta da una grande agilità e con un particolare disegno del lunotto. Al momento in cui scriviamo non ci sono ancora notizie ufficiali sulla meccanica e sulle caratteristiche dell'auto che in ogni caso sarà una sportiva, e, molto probabilmente, con motore turbo. È ovvio che si tratta di ipotesi, così come quelle legate al motore, che potrebbe essere il 1.6 sovralimentato della Renault destinato anche alla nuova Megane RS. La nuova Alpine andrà, per forza di cose, ad inserirsi in una nicchia di mercato, ma è chiaro che la gamma, potrebbe espandersi dopo il debutto sul mercato previsto per il 2017.



Jeep Renegade miglior 4x4 dell'anno

Caro Direttore,
mi piace sempre di più
la Jeep Renegade, che sto
pensando possa diventare la mia
prossima macchina. La userei
non solo su strade normali,
ma anche per qualche puntata
su sterrati leggeri e muliettere
di montagna sulle quali penso
abbia caratteristiche molto
adatte. Cosa ne pensate voi? E
quale versione a vostro giudizio
rappresenta il miglior acquisto
tenendo conto delle mie
esigenze e del fatto che preferirei
una motorizzazione a gasolio?

LUIGI MAQUIGNAZ, AOSTA

Caro Luigi, sicuramente la Renegade rappresenta uno dei più riusciti veicoli multiuso giunti sul mercato negli ultimi anni. Tra l'altro potrà interessarle il fatto che, recentemente, è stata insignita del titolo di "4x4 of the Year 2016" dalla



rivista inglese 4x4 Magazine. Il periodico britannico ha valutato positivamente le doti di off road della vettura, in particolare attribuendo lusinghieri giudizi alla versione dotata del diesel da due litri e 170 Cv accoppiato al cambio automatico a nove marce e al sistema di trasmissione 4x4 Jeep Active

Drive Low. Sicuramente si tratta di un mezzo estremamente efficace su ogni tipo di terreno, ma non è necessario optare per il top di gamma per ottenere valide prestazioni. Anche le diesel due litri da 120 e 140 Cv, entrambe disponibili con trazione integrale, offrono interessanti prestazioni su tutti i tipi di terreno, assicurando elevati livelli di confort anche su strada normale e costi di gestione anche più contenuti rispetto

alla "sorella" da 170 Cv. La due litri 120 Cv è offerta in allestimento Sport con cambio a sei marce a partire da 25.100 euro, le 140 Cv sono disponibili come Longitude o Limited con cambio manuale a sei marce o automatico a nove marce con prezzi compresi tra 27.800 e 33.300 euro.

Kia Optima, sarà anche ibrida

Caro direttore sono un estimatore delle vetture di produzione coreana e in particolare di Kia. A tal proposito vorrei sapere se Kia ha in programma il lancio in Europa, e anche in Italia, di un modello ibrido.

Giovanni RAFAELI, CREMONA

Caro Giovanni Kia ha recentemente annunciato un ambizioso programma legato al contenimento delle emissioni inquinanti, da soddisfare tramite il lancio sul mercato di automobili a basso impatto ambientale. Una di queste sarà la Niro, ma la Casa coreana prevede di lanciare anche due varianti a propulsione ibrida della nuova generazione della berlina Kia Optima, nella foto sotto, destinata anche al mercato europeo, con soluzioni tecniche differenti. La Kia Optima Hybrid avrà una soluzione ibrida di tipo tradizionale,

capace di migliorare consumi ed emissioni nella misura del 10% rispetto alla generazione precedente. Il sistema prevede un motore a benzina 2.0 (156 Cv), un pacco batterie ai polimeri di litio (da 1,62 kWh) ed un motore elettrico (38 kW) sistemato all'interno del cambio automatico a 6 rapporti in sostituzione del convertitore di coppia. Il cambio adotta una pompa dell'olio elettrica, soluzione utile per migliorare i consumi. La potenza complessiva dichiarata è di 195 Cv. Le batterie si trovano all'interno di un pozzetto ricavato nel vano bagagli e non rubano spazio al vano stesso, che sarà ampio a sufficienza per ospitare i bagagli di una famiglia composta da quattro persone. Alla Hybrid si affiancherà la Optima PHEV, che adotta invece una piattaforma ibrida di tipo plug-in, cioè con batterie ricaricabili, e può percorrere fino a 43 chilometri in modalità elettrica, quando invece la Hybrid non prevede una modalità di guida a zero emissioni. La piattaforma PHEV è simile alla versione non ricaricabile, con il 2.0 benzina da 156 Cv e il motore elettrico elettrico da 50 kW inserito nel cambio automatico a 6 rapporti al posto del convertitore di coppia e di un pacco batterie ai polimeri di litio, dalla capacità ben superiore: in questo caso vengono dichiarati ben 9,8 kWh. Kia dichiara una potenza complessiva di 205 Cv e una percorrenza pari a 42 km al litro con batteria carica. Le batterie si ricaricano in 9 ore da un impianto a 120 V oppure i meno di 3 ore da un impianto a 240 V. L'esordio della Optima Hybrid è stato confermato per la prima metà di quest'anno, seguirà la Optima PHEV che sarà commercializzata in Italia a fine 2016.





Opel Karl, multimediale come le Opel più grandi

Caro direttore, sono intenzionato ad acquistare una Opel Karl ed essendo un appassionato di multimedialità vorrei sapere se è possibile equipaggiare la city car della Casa con i sistemi di infotainment di ultima generazione presentati da Opel.

DIEGO LOVISETTI, TRENTO

Caro Diego, le confermo che la Opel Karl sarà disponibile con i sistemi IntelliLink e OnStar, tecnologie di solito riservate a vetture più costose e nel caso della Karl proposti a prezzi convenienti: l'IntelliLink, infatti, può essere ordinato alla cifra di 300 euro, mentre l'OnStar richiede un sovrapprezzo di 500 euro ma è di serie sulla Karl in allestimento Cosmo. Più in dettaglio il sistema R4.0 IntelliLink della Opel Karl favorisce l'integrazione fra lo smartphone e l'impianto multimediale. Si interfaccia con un monitor a sfioramento da 7 pollici, offre la connettività Bluetooth

ed è basato sui protocolli Android Auto ed Apple CarPlay, riservati ai dispositivi mobili con sistema operativo Android o iOs. Non manca una porta USB, che assicura il collegamento fra lo smartphone ed il monitor: in questo modo è possibile gestire determinate applicazioni tramite lo schermo touch, a tutto vantaggio della facilità d'utilizzo e della sicurezza. Le app più note sono quelle per la messaggistica istantanea (WhatsApp), per la navigazione satellitare (Google Maps) o per la riproduzione di contenuti musicali (Spotify). L'IntelliLink prevede anche gli utili comandi vocali. OnStar fornisce ai passeggeri la connessione ad internet nell'abitacolo, grazie ad un modulo 4G/LTE che svolge anche la funzione wi-fi. Onstar permette inoltre di connettersi con una centrale operativa dedicata, la quale fornisce aiuto ed assistenza in caso di furto dell'auto o incidente.

Station wagon

Skoda Fabia, arriva la Scout

Caro direttore, ho visto foto di una Skoda Fabia Wagon con un look off-road. Sarà in vendita anche in Italia?

CLAUDIO FILIPPETTI, PISA

Caro Filippetti, sono le immagini nuova Fabia Wagon Scout, sotto. In vendita nei primi mesi di quest'anno, si riconosce per i numerosi particolari stilistici ispirati alle Suv. Sarà proposta con motori benzina 1.0 (75 Cv) e 1.2 (90 Cv e 110 Cv) e i td 1.4 (75 Cv) e 1,6 litri (90 Cv e 105 Cv).



"Se sei stanco della solita margherita ,
Ordina una 4 stagioni "



NANKANG
FOUR SEASONS
I migliori pneumatici 4 stagioni



Per informazioni: info@nankang.it

www.nankang.it



L'America è tornata

Vendite in aumento, nuovi modelli per tutti i segmenti del mercato: risorte dalle ceneri della crisi, le Case automobilistiche USA hanno rilanciato al Salone di Detroit la sfida ai marchi europei e asiatici. Tra le prime mondiali svelate, debutto in grande stile per la Chrysler Pacifica, l'erede della Voyager, un mito per intere generazioni di famiglie americane **di Corrado Canali e Gabriele Canali - Foto di Photo4**

Il mercato dell'auto, negli USA, è ripartito (+5,7% nel 2015) e con le vendite è tornato l'ottimismo: dei clienti, ma prima di tutto dei costruttori, che quest'anno a Detroit hanno fatto un atto di presenza tutt'altro che simbolico. Contendendo i riflettori delle passerelle ai brand europei, i protagonisti se non i dominatori delle ultime edizioni. Concrete, più che spettacolari, le novità del made in USA: a cominciare dalla Pacifica, l'erede di un mito, la minivan Chrysler Voyager, per generazioni di famiglie americane. E gli europei, o meglio i tedeschi? Hanno risposto nei settori dove sono molto forti: le auto sportive, le vetture ecologiche, tanto per fare un esempio e poi ancora quelle di prestigio. Qui, però, la concorrenza cresce e si moltiplica: oggi ci sono anche i coreani della Hyundai, che hanno scelto proprio Detroit per presentare Genesis, il nuovo marchio premium della Casa. I giapponesi? Presenti e come sempre pronti a reinventarsi, come ha fatto il brand Toyota del lusso, Lexus, che adesso punta a conquistarsi un posto al sole anche nel mondo delle sportive da sogno.

Torniamo alla Pacifica. E a Chrysler, che di minivan se ne intende. Non a caso dal 1984 ad oggi nelle cinque diverse generazioni disponibili sul mercato nel ha vendute oltre 14,3 milioni di unità. Ora però era venuto il momento di cambiare "marcia" e il brand americano di FCA lo ha studiato nei minimi termini per tre lunghi anni fino al modello che ha debuttato in anteprima mondiale al Salone di Detroit e che porta al debutto anche il primo powertrain ibrido plug-in del Gruppo: la minivan Pacifica. Con un colpo di teatro forse un po' azzardato, inoltre, è stata abbandonata la classica denominazione Town&Country, per lasciare spazio a quella della crossover proposta fino al 2007 da Chrysler, ma il progetto, come detto, è totalmente nuovo, grazie all'inedita piattaforma alleggerita di oltre 130 kg per restare sotto le due tonnellate e senza modificare sostanzialmente le dimensioni esterne. Il design della carrozzeria e degli interni è ispirato a quello della Chrysler 200 e nella plancia spicca, fra l'altro, il nuovo sistema d'infotainment UConnect, con schermo da 8,4" anteriore e due altri display da

Sopra, la nuova minivan Pacifica presentata sullo stand Chrysler da Tim Kuniskis, responsabile FCA in Nord America per i marchi Chrysler, Fiat, Dodge e SRT. È la prima ibrida di FCA e potrebbe essere commercializzata anche in Europa.

MPGe



10" nei poggiapiede ad uso dei passeggeri posteriori. Gli americani, i primi a poter disporre della Pacifica, potranno sceglierla sia nella classica versione equipaggiata con un V6 Pentastar a benzina di 3,6 litri da 287 Cv, abbinato ad un cambio automatico a nove marce, sia nell'inedita fino ad oggi variante Hybrid: in questo caso il powertrain prevede lo stesso V6 Pentastar, ma in una variante a ciclo Atkinson e due motori elettrici abbinati a batterie al litio da 16 kWh sistematiche sotto la seconda fila di sedili. Il sistema ibrido sfrutta una nuova trasmissione, ribattezzata EVT progettata dal Gruppo FCA che consente anche al motore elettrico, normalmente utilizzato come generatore, di inviare coppia alle ruote. Secondo le prime informazioni fornite a Detroit l'autonomia in modalità a emissioni zero potrà sfiorare i 50 km, con tempi di ricarica di circa due ore da una presa a 240 Volt, grazie allo sportello sistemato sul parafango anteriore sinistro. Pacifica offre accessori di ultima generazione dedicati alla sicurezza, fra cui il sistema Surround View Camera, il Park Assist, l'Adaptive Cruise Control con funzione Stop and Hold, il Forward Collision Warning Plus, il Lane Departure Warning Plus e il Blind Spot Monitoring. Della lista degli optional fanno parte anche accessori come l'aspirapolvere integrato nel vano bagagli, il movimento elettrico di porte laterali e portellone e l'Active Noise Cancellation (ANC) per la riduzione dei rumori nell'abitacolo. A



L'abitacolo della Pacifica, sopra, può accogliere fino a 8 passeggeri su tre file di sedili, ripiegabili anche separatamente. Il vano bagagli offre una capacità di carico massima di 3.978 litri. Più in alto la plancia con il nuovo sistema di intrattenimento UConnect con schermo a colori ad alta risoluzione da 8,4 pollici.

STRATEGIE FCA



"La Suv Maserati sarà la prima ibrida FCA in Europa"

Nonostante il buon momento di FCA, quest'anno a Detroit Marchionne, Ad del Gruppo, presente al Salone con John Elkann, ha parlato molto ma ha detto e non detto. Ha ribadito che gli obiettivi finanziari fissati per il 2018, ovvero aumentare le consegne del 50%, ridurre di 7 miliardi di euro il debito e triplicare l'utile netto a 5 miliardi, sono fattibili anzi, dopo "il 2015 sono più vicini" ma parlando di prodotto, non ha fatto cenno a Alfa Romeo e ai motivi per cui il marchio del Biscione è in ritardo di diversi mesi rispetto alla tabella di marcia prevista per l'inizio delle vendite dei nuovi prodotti, a cominciare dalla Giulia. Marchionne, tuttavia, ha annunciato che la tecnologia ibrida plug-in della Chrysler Pacifica arriverà in Europa: con i marchi Alfa Romeo e Maserati. "Probabilmente sarà la Levante la prima vettura ad adottarla, ma si è sicuri la offriremo anche sulla Quattroporte e su tutta la gamma Maserati. L'obiettivo" ha precisato Marchionne "è quello di avere la tecnologia Phev sul 50% della gamma Fca entro il 2020". Sui temi del momento, l'auto a guida autonoma e quella elettrica" nessun annuncio.

"Continueremo a lavorare con Google e con altri, come abbiamo sempre fatto. Ricordo colleghi che annunciavano gamme al 90% elettriche nel giro di pochi anni ma la verità oggi è che nessuno riesce a guadagnare con le auto a zero emissioni. Nemmeno Elon Musk (fondatore di Tesla n.d.r., nella foto sotto)" ha precisato Marchionne "che pure considero il guru del settore. Non bisogna innamorarsi di un'idea che può avere conseguenze finanziarie disastrose e ingestibili".





L'idrogeno per viaggiare

Con la concept di Suv sportiva h-tron quattro, Audi presenta la sua prima auto a idrogeno, già predisposta per adottare la tecnologia di guida autonoma che dal 2017 equipaggerà l'ammiraglia A8

Dal primo ibrido plug in di FCA alla prima volta di un'Audi a alimentata a idrogeno. La Casa dei "quattro anelli" ha esposto al Salone di Detroit la h-tron quattro concept, una Suv sportiva presentata da Rupert Stadler, Ceo Audi (nella foto in apertura) accreditata di un'autonomia di 600 km con dei tempi di rifornimento attorno ai quattro minuti. La h-tron quattro concept evidenzia una stretta parentela con la e-tron quattro concept, un'elettrica pura mostrata al Salone di Francoforte dell'anno scorso: oltre allo stile, le due concept condividono la piattaforma MLB Evo e, dunque, un pianale virtualmente identico pur utilizzando una tecnologia diversa. Identiche anche le

dimensioni della Suv a idrogeno che è lunga 4,88 metri, larga 1,93 e alta 1,54, mentre il Cx è di 0,27, ottenuto grazie a dettagli che migliorano i flussi d'aria e montando delle telecamere al posto dei classici retrovisori. Per i gruppi ottici, invece, sono stati usati sia la tecnologia laser Matrix sia i diodi Oled, ad indicare che la vettura potrà muoversi anche con la guida autonoma. Sotto il cofano, la h-tron quattro concept propone la più recente generazione della tecnologia fuel cell sviluppata dal Gruppo Volkswagen e si presenta come una Suv alimentata da una cella a combustibile con 330 elementi singoli oltre che alloggiata nella parte anteriore, in grado di sviluppare 150 Cv. In più, può sfruttare una batteria agli ioni di litio da 1,8 kWh

che serve a garantire fino a 136 Cv quando necessari, destinati anche al recupero della energia in frenata. Fuel cell e accumulatore alimentano due motori elettrici, uno sull'asse anteriore da 122 Cv e uno sul posteriore da 190 Cv. Per la vettura che dispone della trazione integrale Quattro, l'Audi dichiara una coppia di 560 Nm, un'accelerazione 0-100 km/h di poco inferiore a 7 secondi e una velocità massima di 200 km/h. Tra le soluzioni specifiche adottate dalla concept va ricordato il tetto a pannelli solari che genera fino a 320 watt, pari a mille km in più di percorrenza annuale. Per l'idrogeno la h-tron quattro concept offre tre serbatoi multistrato a una pressione di 700 bar e sistemati sotto l'abitacolo, sufficienti per un'autonomia

Come cambia l'auto da famiglia

Fruibile ma prima di tutto ecocompatibile: la nuova missione nello spazio

La missione non è più solo nello spazio. Le auto da famiglia, siano esse station wagon e multisposto o le sempre più trendy crossover e Sport utility, oggi volano più alto: la fruibilità, infatti, deve essere anche e soprattutto ecocompatibile. Bio, insomma. Non a caso molte concept, quasi tutte quelle svelate a Detroit, hanno forma e sostanza da auto da famiglia, multiuso e multiruolo. Non c'è un solo costruttore

che non sbandierai ai quattro venti le credenziali ecologiche dei propri modelli di ultima generazione. Quasi che l'automobile sia diventata uno strumento capace di riportare il verde sull'intero pianeta. Ti avvicini alle nuove auto, e fai fatica a trovare le cifre che normalmente le accompagnano: sembra che potenza, prestazioni e quant'altro non interessino più di tanto. Hanno lasciato il passo al nuovo numero chiave, i

grammi di CO₂ riversati nell'atmosfera per ogni chilometro di strada percorsa. Che ovviamente seguono un percorso opposto: se prima ogni nuovo traguardo era segnato dai cinque, dieci cavalli in più, adesso la gara è a chi ne spara di meno, di anidride carbonica. E magari fra un po' arriverà persino qualcuno a sostenere di avere inventato l'auto che invece di produrla la assorbe, l'anidride carbonica.



fino a 600 km. Secondo le prime informazioni fornite dall'Audi la h-tron quattro concept consuma un chilo di idrogeno per 100 km, mentre per il rifornimento bastano quattro minuti. All'interno, la concept presenta un cruscotto dominato da tre display Oled: non mancano i comandi gestuali, mentre i due passeggeri sistemati sui sedili posteriori sono provvisti di tablet Audi. La h-tron quattro concept, inoltre, sfrutta l'ultima tecnologia Piloted driving dotata di radar, sensori ultrasonici, scanner laser e un nuovo tipo di videocamera. Si tratta dello stesso "pacchetto" per la guida autonoma che verrà montato sulla nuova edizione dell'ammiraglia A8, in vendita nel 2017: il sistema è in grado, fra l'altro, di viaggiare da solo fino a 60 km/h. La scelta di affiancare alla soluzione elettrica pura anche il packaging ad idrogeno, sta a dimostrare che Audi intende sperimentare tutte le possibili e future alternative alla classica combustione termica attualmente impiegata.



La concept h-tron quattro, sopra, offre un bagagliaio da 500 litri e vanta un'autonomia di 600 chilometri. Il cruscotto ha un quadro strumenti digitale con tecnologia a led organica (Oled) che garantisce una luminosità più omogenea e definita. Più in alto, da sinistra la versione ibrida della nuova ammiraglia S90 e il powertrain dell'Audi h-tron. Sotto, da sinistra, la Volkswagen Tiguan GTE Active Concept, concept di una Suv ibrida caratterizzata da una marcata personalizzazione offroad e la Kia Telluride, prototipo che anticipa una Sport utility full-size destinata al mercato statunitense.



Historical Dream Cars



Piacere a cielo aperto

Assieme alla nuova generazione della berlina di prestigio Classe E, la Casa della Stella ha svelato in anteprima mondiale ben tre modelli cabriolet: dalla SLC erede della SLK a una super sportiva S AMG

Tagliato il traguardo della decima generazione e dopo oltre 13 milioni di unità vendute, la Classe E ha debuttato al Salone di Detroit non ereditando più come in passato soltanto le innovazioni introdotte dall'ammiraglia di famiglia, la S.. Tanto che più degli aspetti formali, delle motorizzazioni e dell'arricchimento delle dotazioni rispetto alla serie attuale, la nuova E si propone come la tecnologica di sempre. Merito del Drive Pilot che rappresenta un ulteriore passo avanti verso la guida autonoma. Stilisticamente, inoltre, la nuova E somiglia sia alla Classe S, ma anche alla C grazie da una personalità inedita e d'impronta più dinamica. Lunga 4,93 m e con un passo più ampio di 6,5 cm, ha un abitacolo più ampio e

attrezzato sulla falsariga di quello dei più recenti modelli Mercedes oltre che declinato in tre diversi stili: Classic, Sport e Progressive. La nuova E sarà in vendita entro l'estate, inizialmente nelle versioni 200, col motore di 2 litri turbo a iniezione diretta di benzina da 184 Cv e 220d con un turbodiesel di nuova generazione di 2 litri da 194 Cv, entrambe con il cambio automatico a 9 marce. La gamma sarà poi ampliata da altre versioni benzina e turbodiesel, oltre che dalla 350 ibrida plug-in e dalle varianti a trazione integrale 4Matic mentre in autunno, al Salone di Parigi, alla berlina verrà affiancherà la station wagon.

Accanto alla nuova Classe E, Mercedes ha fatto debuttare a Detroit la SLC, una roadster compatta erede della SLK, rinominata seconda la diversa

procedura avviata da Mercedes che tende a raggruppare tutti le vetture in grandi "famiglie" con basi comuni, ma anche stile personalizzato e tipologia di destinatari fortemente focalizzata. La nuova SLC avrà, non a caso, molto in comune con la Classe C e proporrà un'ampia gamma di motori, fra cui l'inedita "entry level" 180 da 156 Cv con un'accelerazione da 0 a 100 in 7,9 secondi, con una velocità massima dichiarata di 226 km/h. Per chi non si accontenta e punta al massimo c'è anche la versione AMG SLC 43 dotata di un biturbo di 3000 cc 6 cilindri a V abbinato al cambio sportivo 9G-Tronic da ben 367 Cv che permettono alla vettura di "sprintare" da 0 a 100 in 4,7 secondi con una velocità massima di 250 km/h. Infine, terza novità mondiale

Sopra, la Mercedes-AMG S65 Cabrio presentata sulla passerella di Detroit da Ola Kallenius, membro del board of management di Daimler AG.





I programmi Mercedes

Zetsche (Ad Daimler) "Il 2016 sarà l'anno delle auto da sogno"

Il 2016 sarà l'anno delle auto da sogno, ha annunciato a Detroit Dieter Zetsche, sotto a sinistra presidente di Daimler e numero uno di Mercedes. Come dire: usciti (si spera) dalla crisi, si torna a sognare. E si torna a comprare un'automobile per il piacere, non per necessità. Zetsche ne è più che convinto e proprio per questo si è detto orgoglioso di svelare a Detroit, accanto alla Classe E, ben tre novità cabrio: la SLC e le AMG S 63 4MATIC Cabrio Edition 130 e S 65 Cabrio. A 20 anni esatti dal lancio, la roadster più compatta della Stella si presenta ottimizzata dal punto di vista estetico e tecnico e con la nuova

denominazione SLC: in gamma, anche una variante AMG, la SLC 43 da 367 Cv. Poi le due S Cabrio: la S63 4MATIC Cabrio Edition 130 è una versione celebrativa, corredata di Car Cover AMG su misura con scritta ricamata Edition 180, dedicata ai fondatori Carl Benz e Gottlieb Daimler, che si unirono per creare la prima automobile nel 1886. La AMG S 65 Cabrio è il modello più prestazionale, equipaggiato con un V12 biturbo di 6,0 litri da 630 Cv e 1.000 Nm. A questi tre modelli Mercedes ha inoltre affiancato la smart cabrio, pronta al lancio in Italia e per restare in tema di auto a cielo aperto va ricordato che in

per Mercedes è la AMG S 65 Cabrio, un missile dall'aria solo apparentemente "tranquilla" da guidare in maniera compassata con la capote abbassata ma pronta a regalare forti emozioni forti grazie al V12 biturbo da 6 litri, con coppia massima di 1.000 Nm e una potenza di 630 Cv, pronta ad accelerazione da 0 a 100 in un tempo di 4,1 secondi per una velocità massima, limitata elettronicamente, di 250 kmh. Fra le dotazioni previste non poteva mancare l'assetto sportivo con sospensioni Airmatic e gli interni confortevoli con tutte le più recenti diavolerie elettroniche che offrono sicurezza e tranquillità, ma anche divertimento a bordo. I tre modelli esposti a Detroit rappresentano una parte dell'offensiva di prodotta che il brand della "stella" ha in programma nel 2016 con ben dieci novità pronte a cavalcare una ritrovata voglia di auto dopo tanti anni di crisi che ora sembra alle spalle.

primavera la Casa tedesca presenta la C Cabrio. Dalle Cabrio alla E: "A 130 anni dal brevetto della prima auto di Carl Benz - ha detto Zetsche - la nuova Classe E segna un'altra tappa fondamentale, quella del debutto su un modello di serie della guida autonoma". "Un'auto che ragiona quasi come una personale" l'ha definita Zetsche, perché oltre a parcheggiare da sola (con applicazione smartphone da remoto) può superare da sola: basta mettere la freccia e poi l'auto procede senza altri interventi. Giusto così: dopo 13 milioni di esemplari venduti in 25 anni di vita, Classe E ha sempre rappresentato un punto di riferimento.



L'Avant si è fatta in quattro

Trazione solo integrale per la variante Allroad della station wagon Audi A4: assetto rialzato, motori fino a 272 Cv sotto il cofano, prime consegne in Italia nel corso dell'estate prossima

Accanto alla Concept h-tron al Salone di Detroit Audi ha svelato anche la nuova Audi A4 Allroad che va a completare la gamma della A4 accanto alla berlina e alla Avant. Realizzata, come sempre, sulla base della A4 Avant, la nuova arrivata si distingue per una serie di caratterizzazioni tecniche ed estetiche studiate per la guida in un fuoristrada sia pure leggero. Si troviamo, quindi, i paraurti specifici con protezioni aggiuntive, i passaruota allargati di materiale plastico grezzo, i cerchi di lega specifici da 17 a 19 pollici, le barre sul tetto e l'assetto rialzato di 34 mm. L'abitacolo è analogo a quello delle altre A4 e propone

soluzioni innovative con l'Audi Virtual Cockpit e l'Infotainment MMI con servizi Audi Connect e impianto audio Bang & Olufsen 3D. Tra i sistemi di sicurezza spicca, invece, il nuovo Trailer Maneuver Assist che consente di effettuare le manovre con rimorchio, permettendo a chi siede alla guida d'intervenire direttamente sulla barra di traino. La nuova Audi A4 Allroad è offerta soltanto in abbinamento alla trazione integrale Quattro e per l'Audi Drive Select è prevista una specifica modalità di guida "off-road". La si potrà scegliere in sei diverse motorizzazioni a benzina e turbodiesel con potenze comprese tra 150 e 272 CV, abbinate a cambi manuali e automatici, mentre le prime

consegne dovrebbero scattare nel corso della prossima estate a prezzi ancora da definire. Sportiva, ma anche prestazionale, la variante più performante della X4, la M40i, è una delle due anteprime mondiali a Detroit di Bmw. Non si tratta di una sport utility estrema, ma si presenta con un'immagine esterna più aggressiva e una telaistica aggiornata. Non a caso, la X4 M40i porta la firma di "M Performance", il brand della Casa di Monaco specializzato nella realizzazione di kit estetici e aerodinamici, impianti frenanti e assetti per conferire un carattere più dinamico alle Bmw in questo caso alla X4. Infine pur non debuttando a Detroit, la Smart Cabrio si è presentata alla

La nuova A4 Allroad, sotto, si riconosce per i paraurti specifici con protezioni aggiuntive, i passaruota allargati di materiale plastico grezzo, i cerchi di lega dedicati (da 17 a 19 pollici), le barre sul tetto e l'assetto rialzato di 34 mm.



rassegna americana alla vigilia del debutto in pubblico previsto in primavera. Offre di serie il Crosswind Assist, l' Hill Assist e può essere equipaggiata con il Forward Collision Warning e il Lane Keeping Assist, oltre ad essere disponibile nelle versioni benzina 1000 cc da 71 Cv e 900 cc turbo da 90 Cv. Ambedue le motorizzazioni sono abbinabili al cambio manuale cinque marce e in opzione all'automatico Twinamic a doppia frizione. La Smart Cabrio è offerta a prezzi che partono da 14.305 euro che è il prezzo indicativo per il mercato europeo. Come già proposto sulla variante "chiusa" anche la Cabrio può essere dotata del nuovo Urban Style Package con assetto ribassato, cerchi in lega e finiture nere sui passaruota. Anche la gamma di accessori e l'ampia scelta di combinazioni cromatiche per carrozzeria e interni riprende quella della coupé. Entro fine anno, poi, la gamma delle Smart di seconda generazione sarà completata dalla variante più grintosa, la Brabus, ma soprattutto da quella col più alto tasso di ecologia, la nuova elettrica.



A sinistra la Bmw X4 M40i dotata di motore 6 cilindri a benzina 3.0 Twin Power Turbo da 360 Cv e 4,9" da 0 a 100 mentre la velocità massima è autolimitata a 250 km/h. Sopra la coda con due vistosi scarichi, e, più a sinistra, l'elegante plancia della A4 Allroad.

Pronta al lancio in Italia, la nuova smart fortwo cabrio, a destra, è stata esposta anche al Salone di Detroit e sarà commercializzata sul mercato USA entro l'estate prossima.



Passione e design dell'automobile



Più belle e possibili

Può essere accessibile a tutti un'auto da sogno? Probabilmente no, se pensiamo solo ai marchi: basta fare qualche nome e il sogno diventa impossibile ai più. Ma il mondo è cambiato e i primi a capirlo sono stati i designer dell'automobile, da un po' di tempo tornati finalmente a fare il loro mestiere: disegnare auto capaci di far sognare. Di quelle, nonostante la crisi,

è rimasta sempre la voglia. E adesso che il peggio della crisi, forse, è passato le Case automobilistiche, persino quelle più generaliste, hanno rimesso mano ai piani prodotto e trovato un po' di spazio per quelle auto che si comprano per puro piacere: perché fanno sognare, appunto. Prodotti per pochi eletti? Tutt'altro. Il ritorno alle cabrio, per esempio, non è

un remake di una nicchia di mercato. Prova ne sia che un colosso come Mercedes da quest'anno riprone a listino una cabrio mini e chic come la smart fortwo, affiancata da ben tre modelli a cielo aperto: la più compatta è la SLC (a sinistra, nella foto sopra, affiancata dalla C 111 II D), che fa il suo esordio a 20 anni esatti di distanza dal lancio della SLK.



Ama la vita brillante

Infiniti, brand di lusso Nissan, si rilancia sul mercato delle granturismo ad alte prestazioni con la coupé Q60, elegante e ricercata fuori, ottimamente rifinita a bordo. Sarà commercializzata anche in Europa

Resta una coupé l'Infiniti Q60, ma si rinnova con forme più attraenti oltre ad essere equipaggiata da un motore più adatto alle esigenze degli utilizzatori europei. La Q60, infatti, rappresenta la variante a due porte della berlina Q50 e si pone in diretta concorrenza con vetture come Audi A5, la Bmw Serie 4 e l'ultima arrivata la Mercedes Classe C Coupé. Lunga 468 cm, è larga 185 cm ed alta 139 cm. Lo stile esterno è molto personale e quasi d'impatto, in sintonia con quanto già visto sulle berline Q30 e Q50: gli stilisti del brand di lusso di Nissan hanno disegnato una calandra dal look marcato, dei fanali anteriori molto sottili oltre ad una coda piuttosto elegante in controtendenza rispetto a delle forme più vistose dell'anteriore. Inconfondibile, infine, la soluzione del montante posteriore ad onda, tipica di tutte le Infiniti più recenti. La nuova Q60 può essere ordinata con cerchi da 19 o 20 pollici, ha forme aerodinamiche grazie ad un Cx di 0.28 e ha una griglia anteriore

Active Grille Shutter con tante lamelle apribili o richiudibili così da favorire il raffreddamento del motore e garantire una migliore economia d'uso. L'abitacolo, poi, propone contenuti di alta gamma, merito dell'utilizzo di materiali di buona qualità e alla presenza di comandi orientati verso il conducente. Previsti in opzione anche dei rivestimenti interni in fibra di carbonio.

L'equipaggiamento è completo e dimostra le ambizioni della vettura: a richiesta ci sono l'impianto audio Bose con 13 altoparlanti, il regolatore di velocità attivo, la tecnologia che fornisce una visuale esterna a 360° ed il sistema InTuition per conservare in memoria alcune regolazioni effettuate dal conducente: in questo modo la posizione di guida, il climatizzatore e la luminosità del quadro strumenti si regolano in maniera autonoma. Non manca la tecnologia Active Noise Cancellation, utile per eliminare i rumori di disturbo presenti nell'abitacolo. A livello tecnico sono previste la trazione integrale,

lo sterzo adattivo e la funzionalità Drive Mode che permette di selezionare fra varie modalità di guida: Standard, Neve, Eco, Sport, Sport+ e Personalizzabile. Di serie sono previste le sospensioni tradizionali, ma in opzione ci sono le più raffinate sospensioni elettroniche: anche qui si può scegliere l'intensità della risposta e gestire di conseguenza la reazioni della vettura alle sollecitazioni, passando da una risposta più morbida ad una più incisiva. Il cambio automatico a 7 marce è tarato per un comportamento più sportiveggiante, in particolare quando viene selezionata la modalità di guida Sport. La Infiniti Q60 è disponibile con tre motori a benzina. Alla base dell'offerta c'è il nuovo quattro cilindri 2000 cc, turbo, da 211 Cv di potenza massima. Per prestazioni di maggior livello si può optare sul V6 bi-turbo di 3000 cc, disponibile nelle versioni da 304 e 405 Cv. L'arrivo della Q60 sul mercato USA è previsto quest'anno, mentre in Europa dovrebbe arrivare tra fine anno o al più tardi all'inizio del 2017.

La Q60 concept svelata a Detroit, sopra, andrà in produzione entro quest'anno, rappresentando il passo successivo alla Q30 nel piano di espansione globale del marchio.



Obiettivi 2016

Ghosn "Vogliamo crescere ancora"

Sarà un anno memorabile per Infiniti" ha annunciato a Detroit Carlos Ghosn, Ceo di Nissan di cui Infiniti rappresenta il brand di prestigio, in occasione della presentazione in anteprima mondiale della coupé di lusso Q60. Equipaggiata con un motore 3,0 litri V6 biturbo che eroga fino a 400 Cv di potenza massima, la Q60 "è una sportiva che sfoggia un aspetto possente e particolarmente aggressivo" ha precisato Ghosn a Detroit. Secondo Ghosn la Q60 è un modello fondamentale nella strategia del marchio, che a livello commerciale punta a migliorare ulteriormente l'eccellente risultato commerciale 2015, archiviato con un volume di oltre 200 mila vendite nel mondo. "Infiniti ha concluso un anno record nel 2015," ha dichiarato Roland Krueger, Presidente di Infiniti Motor Company. "Gli eccellenti risultati di vendita sono il risultato di un'ampia gamma prodotto, un servizio clienti eccellente, e una rete di concessionarie dedicata". "Infiniti è al momento cruciale della sua strategia di offensiva di prodotto" ha precisato a Detroit Carlos Ghosn. Nel 2015 Infiniti ha presentato la Q30, che rappresenta per Infiniti il primo modello della marca nel segmento in crescita delle premium compatte. Offre un pacchetto tecnologico molto completo che migliora l'esperienza di guida e allo stesso tempo garantisce la massima sicurezza per tutti i passeggeri. La Q30 ha recentemente ottenuto il massimo dei voti con le 5 stelle dell'organizzazione indipendente Euro NCAP.



Lunga 4,69 metri, la Q60 monta un nuovo 3.0 V6 biturbo a iniezione diretta. A sinistra la plancia: a bordo della Q60 fa il suo debutto un nuovo sistema di intrattenimento multimediale che permette di configurare automaticamente le preferenze di quattro guidatori.



THE 2017 GENESIS G90



Lusso, non solo moda

Un'ammiraglia di prestigio, la G90 è un nuovo marchio premium indipendente, Genesis: Hyundai lancia la sfida alle blasonate concorrenti europee con una gamma che sarà composta da 6 modelli entro il 2020





Al Salone di Detroit debutto ufficiale per il nuovo marchio di lusso Genesis di cui la G90 è la prima creazione. Il brand, nato all'interno del Gruppo Hyundai, sarà proposto per ora negli Stati Uniti, ma successivamente in Asia e in Europa. L'obiettivo è di creare una nuova gamma che, entro il 2020, sarà composta da almeno sei modelli. Derivata dalla Hyundai Equus, la prima Genesis, la G90 si segnala e per il design ulteriormente affinato e con un'inedita identità. Il passo è stato allungato di oltre 11 centimetri per 3 metri 16 cm in tutto, per un abitacolo ancora più confortevole. Proprio all'interno, infatti, si sono concentrati i maggiori sforzi per offrire finiture di alto livello e una dotazione di accessori la più completa possibile. Oltre alle regolazioni elettriche di tutti i sedili, sono 22 solo per chi guida, la plancia integra il sistema d'infotainment con schermo da 12,3 pollici, abbinato all'impianto audio Lexicon con 17 diffusori e agli schermi da 9,2 pollici per i passeggeri posteriori. Grande attenzione è stata riposta anche nella riduzione delle vibrazioni e nell'insonorizzazione, grazie a materiali fonoassorbenti e a speciali cerchi in lega da 19" che riducono le risonanze. Negli Stati Uniti la Genesis G90 sarà offerta in due versioni: la V6 3.3 biturbo da 365 Cv e la V6 5.0 aspirata che raggiunge i 420 Cv, ambedue equipaggiate esclusivamente con il cambio automatico a otto marce. La si potrà scegliere fra la trazione posteriore e quella integrale H-Trac. Attraverso il selettore dell'Intelligent Drive Mode sarà

possibile scegliere la modalità di guida più adatta, intervenendo sulla risposta di sterzo, trasmissione, propulsore, sospensioni elettroniche e sul controllo di stabilità. In attesa di conoscere i prezzi che come anticipato dei vertici Genesis saranno inferiori a quelli della Mercedes Classe S, è stato confermato che la G90 sarà offerta per ora in sole cinque colorazioni. Da un brand che debutta ad un altro che torna a proporre un'ammiraglia: è Lincoln che al Salone di Detroit ha svelato la nuova Continental. Se a livello stilistico l'unico accenno innovativo è rappresentato dalle maniglie a sfioramento integrate nel profilo dei cristalli e dalla nuova mascherina, la Continental nasconde molte "chicche" nell'abitacolo, dove il brand punta a coccolare i passeggeri. A cominciare dai nuovi sedili anteriori con 30 regolazioni elettriche e sistemi di massaggio e di "clima" integrati, funzioni che sono estese anche al divano dietro con possibilità di modificare anche l'inclinazione singola degli schienali. Le finiture prevedono pellami con impunture a contrasto, soluzioni cromatiche sui tre temi principali, superfici tagliate al laser per la plancia e rivestimenti di legno e alluminio, mentre i cristalli laminati e l'Active Noise Cancellation consentono un confort acustico ideale. Nella plancia è integrato l'infotainment Sync 3, abbinato al nuovo impianto audio Revel. La nuova Lincoln Continental è equipaggiata col V6 3.0 biturbo da 400 Cv e trazione integrale. A Detroit, tuttavia, non sono state rilasciati né le prestazioni e né i consumi della vettura, ma lo saranno alla vigilia del lancio in USA a primavera.

Design nel dna

Schreyer "Lo stile sarà curato in ogni dettaglio"

L'operazione è identica a quella fatta dai giapponesi negli anni Ottanta, con Acura, Infiniti e Lexus, ovvero creare un marchio autonomo, un brand di lusso a sé stante, dedicato esclusivamente ai modelli premium. Il programma è iniziato lo scorso anno al Salone di Detroit, quando Hyundai ha presentato la nuova ammiraglia Genesis, su cui ha debuttato anche un inedito marchio che portava con sé ambizioni premium. Quest'anno, sempre a Detroit, è iniziata la fase due, quella della creazione di un brand a sé stante: Genesis, appunto, che farà il suo esordio sul mercato con l'ammiraglia G90 svelata appunto a Detroit. Definito "Global Luxury Brand", Genesis potrà contare, entro il 2020, su una gamma di sei modelli caratterizzati dalla lettera "G" accompagnata da un numero che ne identificherà il segmento di appartenenza. Lo stile e l'identità dei nuovi prodotti saranno curati dalla nuova Prestige Design Division diretta da Luc Donckerwolke con la supervisione di Peter Schreyer, nel ruolo di presidente e direttore del design Hyundai. "Il design dei modelli Genesis" ha detto a Detroit Schreyer "è la nostra interpretazione degli stilemi che si ritrovano in ogni Hyundai, un dna che bilancia design e prestazioni". Genesis dovrà sbarcare anche in Europa, dove rappresenterà una vera sfida alle concorrenti tedesche premium. Negli USA invece dovrà misurarsi con le nuove berline luxury americane, come l'ammiraglia Lincoln Continental, le cui principali funzioni di bordo potranno essere gestite anche tramite smartphone, nella foto qui sopra.



In alto la nuova Volvo S90: sarà proposta con due quattro cilindri 2.0 turbocompressi, uno benzina e l'altro diesel, che daranno vita alle versioni T6 AWD (320 Cv e 400 Nm) e T8 Twin Engine AWD (407 Cv e 640 Nm) nel primo caso, e D4 (190 Cv e 400 Nm) e D5 AWD

(235 Cv e 480 Nm) per le S90 turbodiesel. Sotto la nuova Lincoln Continental: sarà equipaggiata con un V6 di 3,0 litri biturbo da 400 Cv abbinato alla trazione integrale e al Lincoln Drive Control che consente di scegliere fra tre diverse modalità di guida.



World Premiere.

The new 911 Turbo and the new 911 Turbo S.



Cavalli di razza

Porsche completa la famiglia 911 con il lancio delle Turbo e Turbo S subito disponibili con carrozzeria sia coupé sia cabriolet. Sotto il cofano il 3.8 6 cilindri boxer potenziato a 540 e 580 Cv





Lil rinnovo dell'intera "famiglia" Porsche 911 si completa con le versioni Turbo e Turbo S, al top della gamma in termini di potenza, oltre che debuttanti al Salone di Detroit. I tecnici Porsche hanno migliorato la parte estetica e i contenuti, ma il restyling porta evidenti migliorie anche sul motore: il sei cilindri di 3800 cc diverso da quello della Carrera mantiene l'architettura boxer e la sovralimentazione con turbo, ma guadagna 20 Cv sia per la versione Turbo (540 Cv) che per la Turbo S (580 Cv). La Porsche 911 Turbo è accreditata di un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 3 secondi e raggiunge la velocità massima di 320 km/h, mentre la Turbo S scatta da 0 a 100 in 2,9" per una velocità massima di 330 km/h. La dotazione della Porsche 911 Turbo include il controllo attivo dell'assetto, i freni in materiale composito ed il sistema per regolare l'assetto e per

compensare i fenomeni di rollio, fenomeno che si manifesta quando l'automobile tende ad oscillare sul proprio asse longitudinale. Debutta poi il nuovo impianto multimediale Porsche Communication Management (PCM), ora meglio connesso ed equipaggiato con un sistema di navigazione che fornisce in diretta le informazioni sul traffico. Gli interventi alla parte estetica delle Porsche 911 Turbo riguardano i fascioni paraurti, le luci diurne a LED anteriori, le prese d'aria anteriori e le maniglie apri porta, identiche alle Carrera. Le luci posteriori guadagnano una finitura in tre dimensioni, i terminali di scarico, poi, hanno forma più squadrata e sono previsti i nuovi cerchi in lega da 20 pollici, mentre i cerchi con dado unico, una soluzione ripresa dalle corse hanno ora un disegno a sette razze. Una "chicca", tuttavia, disponibili soltanto per la versione Turbo S.

Sopra l'abitacolo della 911 Turbo. Il nuovo modello adotta di serie il volante GT derivato dalla 918 Spyder, che incorpora il selettorre girevole delle modalità di guida (Normal, Sport, Sport Plus, Individual). Lo Sport Chrono Package offerto di serie include inoltre il nuovo tasto Sport Response, che per venti secondi rende motore e cambio ancor più reattivi nella risposta.

Già ordinabili le nuove Porsche 911 Turbo e Turbo S saranno disponibili a partire dalla fine di gennaio, dunque immediatamente dopo il debutto alla rassegna americana. Ufficializzati anche i prezzi che partono da poco più di 180.000 euro della 911 Turbo in vendita nella variante Cabriolet al prezzo di 194.000 euro. La 911 Turbo S, infine, costa 210.000 euro, mentre la Turbo S Cabriolet ha un prezzo di 223.000 euro.

Sempre al Salone di Detroit con una mossa che anticipa l'introduzione delle versioni restyling 2016 dei modelli a motore centrale, Porsche fa debuttare la nuova denominazione 718 per Boxster e Cayman. La scelta della sigla non è casuale e richiama il modello del 1957 che ottenne numerosi successi nelle competizioni e che era equipaggiato con il quattro cilindri boxer evoluto rispetto alla precedente 550 Spyder. In occasione del restyling le due sportive portano al debutto i nuovi 4 cilindri sovralimentati, dei quali, per il momento, non si conoscono i dettagli tecnici. Rispetto a quanto visto fino a oggi, la Boxster è in vendita ad un prezzo più alto rispetto alla Cayman ristabilendo così gli equilibri rispetto alla "famiglia" della 911 mentre, per la prima volta, i motori avranno la stessa potenza massima.

Design Volkswagen, quale futuro?

A un tedesco l'eredità di de Silva

Dopo de Silva, un tedesco: Michael Mauer, 53 anni, è il nuovo responsabile del Design del Gruppo Volkswagen. Ha iniziato la propria carriera in Mercedes-Benz nel 1986, ricoprendo diverse posizioni - tra cui quella di responsabile del design di Classe A, SLK, SL e Smart - fino al 2000. In quell'anno è passato in Saab, come direttore esecutivo del design; nel 2003 gli è stata affidata la responsabilità del design avanzato presso GM Europe.

Dal 2004 è a capo del reparto design di Porsche AG, carica che manterrà anche dopo questa nomina. In Porsche Mauer ha curato la linea di modelli celebri come Cayenne, Panamera e 918 Spyder. Formalmente la nomina di Michael Mauer rientra nel grande riassetto generale voluto dal CEO

Müller, con l'obiettivo di accelerare il processo decisionale e nello stesso la trasparenza all'interno dell'azienda, messa a dura dalle conseguenze del diesel gate. Il passaggio di consegne da de Silva a Mauer, tuttavia, non può essere annoverato come un normale avvicendamento.

De Silva, infatti, è stato un designer carismatico: ha reinventato l'immagine

Audi trasformando il marchio in un'icona

dello stile, in Volkswagen è stato l'artefice del successo, anche in termini di design, sia di modelli da rilanciare come la Polo sia di Golf e Passat, ovvero le auto che hanno fatto la storia del marchio VW. A Mauer il compito di gestire il design in una fase delicatissima per il Gruppo, con risorse molto più limitate e un obiettivo non facile: continuare il lavoro e ripetere i successi di un maestro dello stile come de Silva.





Non siamo alle solite

M2 Coupé, ecco la più compatta delle sportive firmate dal reparto Motorsport di Bmw: 370 i cavalli, 4,3" il tempo nello 0-100. Da Lexus una nuova GT a trazione posteriore, la supercar LC 500

La Casa di Monaco ha esposto in anteprima mondiale la cattivissima M2 Coupé. Si tratta di una sportiva compatta ad elevate prestazioni con la quale Bmw intende riportare in auge la mitica 2002 turbo di 40 anni. La vettura che debutta negli USA è riconoscibile già a prima vista come ennesimo modello della "famiglia" Bmw M e si ispira ai modelli che hanno fatto la storia del motorsport Bmw. Si caratterizza per il frontale abbassato con le grosse prese d'aria, per le fiancate muscolose con i classici elementi a branchia M, per i cerchi in alluminio da 19 pollici nel tipico design M a raggio sdoppiati e per lo speciale impianto di scarico M a doppi terminali. Il "carattere" M si manifesta anche nel design degli interni grazie all'utilizzo

dell'Alcantara per i pannelli delle porte e per la console centrale, alla fibra di carbonio a vista, alle cuciture nel colore di contrasto blu, ai sedili sportivi, al volante sportivo M e alla leva del cambio M. Per la M2 Coupé è stato sviluppato un motore ex novo. Si tratta del 6 cilindri in linea di 3000 cc con tecnologia Twin Power Turbo, capace di erogare una potenza di 370 Cv e di sviluppare una coppia massima di 465 Nm che può essere potenziata temporaneamente fino a 500 Nm attraverso l'overboost. In abbinamento all'opzionale cambio a doppia frizione M a sette rapporti e al Launch Control, la M2 Coupé accelera da 0 a 100 orari in soli 4,3 secondi, mentre la velocità massima è limitata elettronicamente a 250 km/h. Tutto sommato contenuti i consumi e le emissioni di CO₂,



Sopra, le due coppe di terminali di scarico in acciaio inox della M2 Coupé. A sinistra, le maniglie apriporta con scritta di identificazione del modello.



Sopra, il pick-up Ford F-150 Raptor, uno dei più venduti negli USA, nella nuova versione, denominata SuperCrew, presentata a Detroit: è equipaggiato con un V6 Ecoboost da 411 Cv. Sotto la super sportiva a trazione posteriore Lexus LC 500 spinta da un 8 cilindri a V aspirato che eroga una potenza di 467 Cv.



con valori, rispettivamente, di 7,9 litri/100 km e 185 g/km. La M2 Coupé eleva nuovamente il parametro di riferimento della dinamica di guida nel segmento delle sportive compatte high-performance grazie al differenziale attivo M e all'M Dynamic Mode del Dynamic Stability Control. È stato, invece, il Ceo di Toyota, Akio Toyoda in persona a presentare la nuova sportiva Lexus LC 500. La nuova LC 500 è il primo modello a utilizzare la nuova piattaforma modulare con trazione posteriore, che offre una rigidità torsionale maggiore persino della supercar LFA. Evolvendo le soluzioni stilistiche già vista su berline e Suv più recenti, la LC 500 porta fino alla produzione in serie le linee di concept, come la LF-LC. La vocazione sportiva della LC 500 è confermato dal V8 di 5000 cc

aspirato da 467 Cv di potenza massima dotato di un sistema di aspirazione modificato e di un sistema di scarico con valvole attive che ne esaltano la sonorità agli alti regimi insieme al Sound Generator.

Il V8 è abbinato all'inedito cambio automatico a dieci marce, un'anteprima mondiale nel settore e alla trazione posteriore. Il cambio ha dimensioni e peso inferiori al precedente otto marce e garantisce prestazioni più elevate grazie ai rapporti ravvicinati e al software di gestione in grado di analizzare i parametri di accelerazione, frenata e g laterale per anticipare le necessità del guidatore. L'impianto frenante prevede pinze a sei pistoncini anteriori e quattro posteriori, ma non si conoscono per ora le dimensioni dei dischi né il peso della coupé.

North American Car & Truck of the Year



Honda e Volvo sul podio più alto

Honda Civic nella versione berlina, quella commercializzata in Nord America, è stata eletta "North American Car of the Year 2016". Il nuovo modello, sopra, della Casa giapponese è stato scelto dalla giuria dei 53 giornalisti di Canada e USA riuniti a Detroit per il North American International Auto Show 2016, vincendo la concorrenza di Chevrolet Malibu e Mazda MX-5 e ripetendo il successo ottenuto nell'edizione 2006 dal modello di allora. Il premio, istituito 23 anni fa, ha visto per 12 volte la vittoria di marchi americani, mentre con il titolo 2016 della Civic salgono a 4 i successi delle Case automobilistiche giapponesi. Ferme a 5 titoli le Case europee, l'ultimo dei quali è stato quello ottenuto dalla Volkswagen Golf nella passata edizione. L'industria dell'automobile europea può consolarsi però con il premio "North American Truck/ Utility of the Year" riservato a Suv e pick-up assegnato alla Volvo XC90, sotto, che ha raccolto più apprezzamenti di Honda Pilot e Nissan Titan, entrambe concorrenti giapponesi e commercializzate esclusivamente oltreoceano. Per la Volvo XC90 si tratta del secondo titolo "Truck of the Year" dopo quello ottenuto dalla prima generazione nel 2003.



SPECIALE

Las Vegas

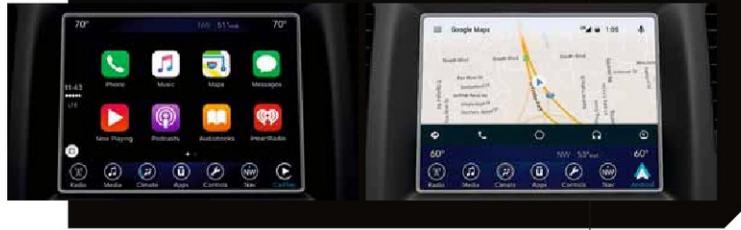


Infotainment e multimedialità, ma non solo. All'edizione 2015 del Ces di Las Vegas grandi protagoniste, per la prima volta, le Case automobilistiche e le nuove idee per la mobilità, come la BUDD-e Volkswagen, un minivan elettrico con autonomia di ben 600 km: arriverà nel 2018 di Corrado Canali e Gabriele Canali

FCA

Di tutto e di più: touch

Verrà introdotta nel corso del 2016, la quarta generazione del sistema Uconnect che FCA ha presentato in anteprima mondiale al Ces di Las Vegas. Si tratta di una nuova "famiglia" di sistemi che include oltre a inediti touchscreen capacitivi, una serie di miglioramenti alle prestazioni in particolare nel tempo di avvio che ora è più veloce, ma anche una maggiore potenza di elaborazione e un'accresciuta sensibilità del touchscreen disponibile con una migliore risoluzione e luminosità. Il nuovo Uconnect 8.4 NAV include, inoltre, una diversa configurazione per Apple e per Android. Apple CarPlay fornirà i driver in un modo non solo più intelligente, ma anche più sicuro per poter utilizzare al meglio delle potenzialità un iPhone all'interno di un'auto, oltre a poterlo integrare perfettamente al display incorporato e ai controlli all'interno della vettura, compreso Siri, così da riuscire ad utilizzare anche il controllo vocale. Gli automobilisti, in ogni caso, potranno effettuare chiamate telefoniche, avere accesso alla musica, inviare e ricevere messaggi, ottenere indicazioni stradali attualizzate a seconda delle condizioni di traffico, il tutto rimanendo molto concentrati sulla strada. Chi, invece, opterà per la variante Android Auto, potrà utilizzare in automatico dei driver in una maniera più sicura per poterli usare durante la guida. Il sistema renderà più facile l'accesso a Google.



Si riparte

Alla Volkswagen lo avevano promesso. "La show car che presenteremo al Ces di Las Vegas sarà il punto di partenza della nuova strategia del marchio". E in effetti, la BUDD-e con quella "e" che fa subito capire che si tratta di un veicolo elettrico, dimostra che il costruttore tedesco ha le idee chiare per il futuro, anche se il presente resta ancora molto complicato. Specie negli USA dove il dieselpgate è tutt'altro che risolto tanto che ha dovuto "muoversi" addirittura il nuovo Ceo del Gruppo VW Matthias Müller che è sbarcato negli USA non solo per essere presente al Salone di Detroit, ma anche per tentare di attenuare le richieste dell'Ente americano sul controllo della emissioni. Il Dipartimento di Giustizia degli Stati Uniti, infatti, ha denunciato il colosso di Wolfsburg al tribunale di Detroit per lo scandalo sulle emissioni truccate e di conseguenza Volkswagen rischia una maxi multa da 19 miliardi di dollari. Ma torniamo alla BUDD-e. La sua



La concept BUDD-e di VW è equipaggiata di schermi a colori ad alta risoluzione per plancia e cruscotto, telecamere, porte laterali scorrevoli e cerchi in lega da 21 pollici.



dal futuro

impostazione tecnica ha tutto ciò che ci si aspetta da un'auto di domani, il tutto "mixato" con una forma che la fa sembrare un intrigante remake che strizza l'occhio al furgoncino che piaceva tanto negli anni sessanta agli hippy. Di sicuro l'aspetto più rilevante della Concept VW è nel sottopelle e cioè la nuova piattaforma MEB che sta per Modular Electric Baukasten messa a punto dal Gruppo VW come base per i suoi futuri modelli a propulsione elettrica. Si tratta di una piattaforma che comprende oltre che il pianale anche i due motori elettrici che muoveranno la vettura azionando le quattro ruote e che sono alimentati da un "pacco" di batterie per un totale di 101 kilowattora. Le batterie, inoltre, sono distribuite su tutta l'ampiezza del pianale. Il risultato è un'autonomia quasi in linea con quella dei veicoli a benzina e diesel: 600 km con la capacità di raggiungere la velocità fino a 150 km/h e tempi di ricarica, assicurano in VW, dell'80% della capacità delle batterie in 30 minuti. La Volkswagen BUDD-e

Audi

All'avanguardia della connessione

Strategia comune a Volkswagen per Audi al Ces di Las Vegas e dunque occhi puntati su grandi temi comuni come l'elettrificazione, la connettività a bordo e la guida autonoma. Presente nello stand della Casa dei "quattro anelli" una postazione che metteva in risalto l'abitacolo e soprattutto i sistemi di infotainment. L'interfaccia sulle "e-tron", le elettriche di Audi, è gestita attraverso i comandi vocali e dai due schermi dell'MMI con l'inedita funzionalità Touch Response. Inoltre l'intero sistema infotainment si basa sulla nuova piattaforma modulare MIB2+ che integra anche la connessione LTE Advanced per gestire sia lo scambio dati sia le chiamate vocali. In attesa che l'MIB2+ debutterà definitivamente sui modelli di serie, Audi per ora introdurrà entro fine 2016 la piattaforma evoluta Audi Connect. Per le nuove A4 e Q7 sarà, inoltre, proposta una funzione di gestione remota del veicolo da smartphone per consultare dati e attivare funzioni: nel caso dei modelli e-tron sarà in particolare possibile gestire la ricarica, la climatizzazione ad auto ferma e altre informazioni sia da smartphone o smartwatch sia dalla Apple TV di quarta generazione. Entro pochi mesi sempre i modelli europei di A4 e Q7 saranno dotati, poi, di una SIM che offrirà il roaming integrato e una serie di servizi aggiuntivi a pagamento. Il 2016 sarà, infine, l'anno del debutto delle prime tecnologie Car-to-X: sistemi come il Traffic Sign Recognition e l'Hazard Information che invia un segnale al cloud per ridistribuire l'informazione alle vetture nella zona di pericolo, grazie al navigatore integrato nell'MMI.



non ha dimensioni importanti: è lunga 460 cm, larga 194 e alta 183, dunque le misure tipiche di un minivan compatto. Ma la nuova piattaforma permette alla BUDD-e di offrire un abitacolo molto ospitale. Poi va considerato l'aspetto della personalità avveniristica: tutte le funzioni sono comandate da soluzioni tattili o vocali. Tutto si basa su schermi elettronici: il più importante è al posto del cruscotto, misura 12,3" ed è a superficie ricurva. Un altro verso il centro della plancia, è di 13,3". Infine gli altri due display da 6 e 8 pollici sono utilizzati come specchietti retrovisori, grazie a telecamere dedicate. Una concept così non poteva che essere al top anche per la connettività. Senza poi arrivare a considerare la guida autonoma. La BUDD-e, infatti, è in grado connettersi e interagire con dei siti prefissati, così come di garantire un'autodiagnosi delle componenti del veicolo. In definitiva, un interessante progetto di minivan 100% elettrico destinato a essere lanciato dal 2018 in poi.

Sopra, una postazione Audi con sistema di infotainment di ultima generazione e volante sportivo multifunzione.

SPECIALE Las Vegas

Mercedes



Nuova Classe E, guida già da sola

Prima di presentarsi ufficialmente in pubblico, al Salone di Detroit la nuova Mercedes Classe E ha debuttato, sia pure camuffata, su strada. Infatti al Ces di Las Vegas tre nuove E hanno ottenuto dalle autorità dello Stato del Nevada l'autorizzazione per effettuare dei test di guida autonoma sulle strade pubbliche. La nuova Classe E è la prima auto di serie al mondo a ottenere questo permesso nel Nevada. Fino ad oggi, infatti, per effettuare i test di guida automatica le vetture di prova dovevano essere equipaggiate con speciali e complessi sistemi hardware e software. Non così, per la nuova E, visto che la versione di serie è dotata di una tecnologia intelligente che consente di effettuare la sperimentazione solo dopo piccole modifiche nel software della centralina del sistema Drive Pilot. La guida autonoma ai fini della sperimentazione è, dunque, consentita su tutte le autostrade federali e nazionali del Nevada, mentre i guidatori devono presiedere ai compiti al volante solo per effettuare le svolte e le operazioni di ingresso e uscita dalle autostrade. I test per la guida autonoma delle vetture nell'uso quotidiano sono effettuati da piloti appositamente addestrati, ma affiancati da un passeggero, mentre le auto sono contraddistinte da una targa specifica per i veicoli a guida autonoma di colore rosso. Lo stato del Nevada ha varato norme specifiche per la guida autonoma dei veicoli fin dal 2011.



A me gli occhi

Ecologica ma ultra sportiva: ecco la i8 Roadster di Bmw priva di specchietti retrovisori, sostituiti da telecamere. Spettacolare l'abitacolo con cruscotto digitale tridimensionale. Per le moto fari laser e il casco con head-up display

Gestire le funzioni di un'auto senza mai toccare nessun comando fisico: ecco il futuro dell'interfaccia uomo-macchina secondo Bmw che al Ces 2016 ha esposto la Vision Future Interaction. Spettacolare la concept i8 roadster priva di specchietti retrovisori, sostituiti da telecamere. Si tratta di una concept che amplia le potenzialità del controllo gestuale, già introdotte sulla

nuova Serie 7. Rivestita di display ad alta risoluzione, l'intrigante plancia porta su un nuovo livello il concetto di essenzialità estetica. Completamente configurabili, gli schermi visualizzano informazioni e contenuti che cambiano a seconda delle necessità e che possono essere controllati anche tramite comandi vocali. Nel dettaglio, il display principale panoramico misura 21" ed è affiancato da quello con grafica tridimensionale che prende il posto del tradizionale

Sotto, la i8 Roadster, concept di auto ecologica che viene gestita con comandi gestuali, ampliando le tecnologie di recente introdotte sulla nuova ammiraglia Serie 7.





quadro strumenti. Terzo elemento del sistema è l'head up display. Il tramite tra guidatore e mezzo è ora costituito dall'AirTouch, sistema di riconoscimento gestuale che rappresenta lo step successivo rispetto al Gesture Control della Serie 7: qui, i sensori sono in grado di "catturare" i movimenti della mano anche in profondità, rendendo possibile il controllo dello schermo con una logica touch screen, ma senza necessità di alcun contatto.

Sotto, il casco con head-up display Bmw: permette di visualizzare, informazioni importanti per la guida, come velocità, marcia selezionata e navigazione.



Bosch

Quando l'auto diventa un assistente personale

Al Ces 2016 di Las Vegas, Bosch ha mostrato una serie di funzioni connesse e di sistemi di assistenza, oltre a lasciare intendere quanto sia semplice utilizzare il tutto riducendo al minimo le distrazioni del guidatore. La presentazione è stata talmente convincente che gli organizzatori del Consumer Electronic Show hanno premiato Bosch per l'ultimo prodotto sviluppato: un touchscreen che genera la sensazione dei tasti veri grazie a un feedback "aptico" che facilita l'utilizzo delle applicazioni di infotainment, come la navigazione, la radio e le funzioni dello smartphone. Lo stand Bosch a Las Vegas ha poi offerto un'anteprima sulla guida automatizzata e sulla connettività dei veicoli intelligenti. "Il modo per minimizzare la distrazione del guidatore è fornire le informazioni giuste al momento giusto" ha spiegato Volkmar Denner, Ceo di Bosch. Nell'auto in esposizione, il cruscotto e la plancia centrale, infatti, erano stati trasformati in uno schermo elettronico su cui le informazioni cambiano in base a ciò che in quel momento si trova nelle vicinanze del veicolo. Se un pedone si avvicina da destra, ad esempio, parte una sequenza luminosa per allertare il guidatore. E ancora: se un appuntamento viene annullato, l'auto del futuro indica automaticamente il percorso per raggiungere il luogo dell'appuntamento successivo in agenda. Infine, i guidatori possono attivare il pilota automatico per ritagliarsi ancora più tempo libero e rendere il viaggio più rilassante. Ma come funziona, concretamente, questo touchscreen dotato di feedback "aptico"? Innanzitutto, i guidatori non hanno bisogno di guardare le informazioni sullo schermo per controllarle e possono così mantenere lo sguardo concentrato sulla strada. Inoltre, per indicare tasti e funzioni, lo schermo genera una sensazione di ruvido, di liscio e di superfici con trama. Per selezionare, invece, un tasto lo si deve premere con più intensità. Quello che lo rende speciale è che il touchscreen non ha un aspetto diverso dal solito schermo, ma dà l'impressione agli utilizzatori di premere veri e propri tasti.



Sopra, plancia e cruscotto del futuro secondo Bosch. A sinistra il touch screen sul tunnel per la gestione delle principali funzioni di bordo.



La mia auto parla con me

Volvo e Microsoft hanno presentato l'ultima evoluzione dell'app on Call, che grazie a smartwatch, smartphone e ai dispositivi da polso permette di comunicare con la propria vettura: impostare il navigatore, attivare il clima, chiudere le porte o accendere le luci, tutto in remoto

Dopo la convergenza concretizzatasi su HoloLens, la nuova tecnologia di realtà aumentata, Volvo e il gigante dell'hi-tech Microsoft tornano a collaborare. Il progetto, annunciato al Ces 2016, prevede la possibilità di impartire alcuni comandi alle Volvo sfruttando Microsoft Band 2, un dispositivo indossabile: si tratta di una soluzione a metà strada tra lo smartwatch e il fitness tracker. Il proprietario può, ad esempio, impostare una destinazione, accendere il riscaldamento, chiudere le porte, attivare le luci o suonare il clacson. Le funzioni, tutte attivabili da remoto, sono le stesse attualmente selezionabili tramite l'app di Volvo on Call: il dispositivo da polso, infatti, si connette al noto servizio telematico, disponibile su smartphone e da

poco proposto anche in versione smartwatch. Ma c'era altro ancora al Ces: secondo Volvo, infatti, il 50% degli incidenti mortali che vedono coinvolti i ciclisti coincidono con un impatto contro un'auto. E le statistiche parlano di un fenomeno in crescita: negli Usa il numero di ciclisti morti sulla strada è aumentato del 6,5% tra il 2011 e il 2012,

mentre quello dei feriti che hanno raggiunto quota 49.000, è aumentato del 2,1%. Il nuovo dispositivo è in grado di stabilire una comunicazione bidirezionale tra auto e casco, emettendo avvisi di prossimità diretti a guidatore e ciclista, permettendo di evitare del tutto gli incidenti. Entrambi possono condividere la propria posizione tramite il

I nuovi servizi telematici di Volvo saranno disponibili a partire dalla prossima primavera nei mercati in cui è attiva Volvo on Call e dunque anche in Italia.

IL COMMENTO

Se questo è un salone

Un nuovo salone dell'auto? Perché no, oppure no: una formula diversa, più moderna, per svelare le nuove automobili ponendo al centro dell'attenzione la mobilità, che poi è quello che cercano i giovani, che sono i consumatori del futuro. Comunque sia, da quest'anno il Ces di Las Vegas ha cambiato pelle: non più spettacolare rassegna dedicata all'intrattenimento multimediale e all'elettronica di consumo più hi-tech, ma show in piena regola delle più avanzate tecnologie attualmente realizzate dalle Case automobilistiche. Già, le Case: quest'anno c'erano, tutte no ma quelle più avanti sì. E' mancata solo la notizia forte, ovvero l'annunciato accordo di Ford con Google, ma l'evento, il primo dell'anno dedicato all'automotive, c'è stato. Poi tocca a Detroit e, oltre alle concept, alle novità di mercato: ibride, sportive, ecologiche, premium. Ma è bello iniziare un anno guardando avanti, come fanno gli americani, anziché avere sempre gli occhi nello specchietto retrovisore.



Guida autonoma, Ford ci crede, ma ...

Tanto rumore per nulla. Erano in molti a dare per scontato l'annuncio della storica intesa fra Ford e Google con la conseguenza che ne sarebbe derivata: i prototipi del colosso dell'hi-tech prodotti nella catena di montaggio della Casa americana. Ma al Consumer Electronic Show di quest'accordo non si è mai parlato e Mark Fields, Ceo di Ford, si è ben guardato anche di pronunciare la parola Google, rispondendo così ai tentativi di chiarimenti. "Continuiamo a lavorare con diversi gruppi" riferendosi allo sviluppo di veicoli autonomi e "vi assicuro che daremo più notizie" lasciando intendere che per ora non ne aveva. Ford, comunque, al Ces 2016 ha annunciato di aver intenzione di aumentare la flotta di prototipi a guida autonoma, oltre ad un nuovo sistema d'integrazione tra droni e veicoli. L'obiettivo che la Casa ritiene prioritario e che sarà avviato, nel corso di quest'anno, è quello di triplicare la sua flotta di

prototipi a guida autonoma basati sulla Fusion Hybrid, la "gemella" della nostra Mondeo. Un numero così alto di veicoli consentirà di accelerare lo sviluppo di nuovi e più avanzati sensori, di migliorare la capacità dei software di riconoscere un numero sempre maggiore di possibili scenari e di condizioni di guida e, infine, di realizzare dei test su strade urbane ed extraurbane come a Mcity nel Michigan, una città realizzata appositamente per questa tipologia di prove. Si chiama DJL Developer Challenge, infine, la sfida

lanciata dalla Ford e dal produttore di droni DJI ai programmati hi-tech. Lo scopo è quello di mettere a disposizione dell'Onu droni topografici e da ricognizione da lanciare in zone in stato d'emergenza, irraggiungibili per i mezzi anche più versatili. Una volta raggiunta la zona, attraverso lo schermo touch del sistema SYNC il guidatore può definire un'area, lanciare il drone e individuare la posizione dei sopravvissuti e più in generale facilitare tutte le operazioni di soccorso.



cloud Volvo: incrociando i dati, il sistema può rilevare in anticipo il rischio di un impatto e attivare così il segnale di avviso. Nel caso del conducente della Volvo, l'avvertimento si concretizza in un segnale sul display, prezioso

nel caso in cui il ciclista si trovi in un angolo cieco dell'auto, o nel caso di scarsa visibilità, di notte o quando c'è nebbia. A sua volta, il ciclista è avvisato tramite una spia specifica sul casco. Secondo quanto anticipa la Volvo,

l'applicazione sarà la prima di una serie di opportunità tecnologiche offerte dal sistema "cloud-based" che è il risultato di una collaborazione tutta svedese tra Volvo, Ericsson e Poc, un'azienda che produce attrezzature per la protezione degli sportivi: dall'accordo così formato è nato un nuovo sistema in grado di mettere in comunicazione l'auto con il casco dei ciclisti, aumentando la sicurezza.

L'utilizzo della bicicletta, infatti, all'interno delle grandi città è un fenomeno in costante crescita in tutto il mondo: l'anno scorso, infatti, sono stati venduti a livello globale 132,3 milioni di biciclette. E visto che a Pechino si punta a portare su bici il 25% degli spostamenti urbani, è evidente la necessità di intervenire per una corretta e più sicura interazione tra due e quattro ruote. Infine sempre al Ces, Volvo ha annunciato un'altra partnership con Ericsson: le due aziende, infatti, collaboreranno ad uno streaming video dedicato alla guida autonoma, già esplorata con la Concept 26 esposta al Salone di Los Angeles e sperimentata sulle cento XC90 del programma Volvo Drive Me. **A**

Toyota rivoluziona le mappe

Un nuovo sistema per la creazione in tempo reale di mappe digitali ad alta precisione, realizzate a bordo delle auto grazie all'hardware autonomo in alternativa ai laser scanner 3D, è la novità che Toyota ha portato al Ces 2016. La soluzione sviluppata nei laboratori di Ricerca e Sviluppo del costruttore giapponese

consente di acquisire i dati delle strade durante la marcia, utilizzando il segnale Gps e le telecamere installate sulla vettura. A differenza del "mapping" tradizionale, generalmente realizzato in fasi diverse e con l'intervento manuale, il sistema di Toyota è in grado di ricreare architetture multistrato, memorizzando al

primo passaggio la segnaletica verticale e orizzontale. Una volta raccolte, tutte le informazioni vengono inviate a un cervellone centrale, in grado di elaborare i dati, correggerli e aggiornare le cartografie in tempo reale. Molto contenuto il margine di errore dichiarato dalla Casa, pari a soli 5 centimetri. L'elevata precisione della nuova piattaforma servirà, inoltre, a migliorare la sicurezza dei sistemi di guida autonoma, sintetizzati dal Mobility Teammate Concept presentato a ottobre e in arrivo sui modelli di serie di Toyota dal 2020 in poi. Inizialmente, il "mapping" automatico sarà limitato alle arterie principali, ma l'obiettivo è coprire tutte le strade.



Automobilismo

Impressioni

LE PRIME IMMAGINI IL PRIMO APPROCCIO

Toyota Rav 4

Una Suv da...ibrido

La Rav4 a trazione integrale è disponibile, in Italia, nella sola configurazione ibrida

Confort e qualità come sempre in primo piano di Roberto Bruciamonti

Poco più di vent'anni fa Toyota lanciava la prima serie della Rav4, sigla acronimo di Recreational Active Vehicle, 4 wheel drive, ovvero veicolo ricreativo attivo a quattro ruote motrici. L'intento

era quello di creare un prodotto di nicchia, destinato a soddisfare le esigenze di tutti coloro che, pur apprezzando le qualità delle 4x4 tradizionali sotto il profilo della sicurezza, della versatilità e della mobilità su ogni tipo di strada, potevano fare a meno delle

grandi capacità fuoristradistiche tipiche delle offroad dell'epoca, ma chiedevano doti di handling superiori e una migliore economia d'esercizio rispetto a queste ultime. La Rav nacque così da una costola, o meglio da un pianale, della berlina



IDENTIKIT

CILINDRATA
2.495 CC

VELOCITÀ MAX*
180 KM/H

DA 0 A 100 KM/H
8,3 SEC

**PERCORRENZA
MEDIA***
19,6 KM/L

**IN VENDITA DA
MARZO**

PREZZO
33.900 EURO

* Dati dichiarati dalla Casa

PRO&CONTRO

PRO
DOTTAZIONE E QUALITÀ

CONTRO
4x4 SOLO IBRIDA



Corolla, accorciato, rinforzato, dotato di sospensioni rialzate, trazione integrale permanente e una nuova carrozzeria dal look originale (la fiancata era ispirata alla forma della bottiglia della Coca Cola...). Dopo vent'anni questa nichia si è ampliata tanto da rappresentare il segmento più vivace dell'intero panorama automobilistico e la Rav4 è ancora lì, arrivata alla quarta generazione, sempre ai primi posti tra i modelli più venduti nel segmento che essa stessa ha creato. Dopo vent'anni i concetti ispiratori sono rimasti quelli, però il target è cambiato, con parametri quali sicurezza, comfort, versatilità ed ecologia oggi prevalenti su altri che un tempo avevano pari importanza, quali per esempio la mobilità. La nuova Rav4, già cresciuta nelle dimensioni rispetto alle versioni precedenti nel 2013, quando venne presentata la quarta serie, per il 2016 è stata leggermente aggiornata nel look,

con nuovi fanali con tecnologia Led sia per le luci diurne sia per anabbaglianti e abbaglianti, un frontale reso più aggressivo da una taglio più deciso della calandra, un interno più raffinato (nuovi rivestimenti, plancia rifatta per accogliere lo schermo da 7" del nuovo display multimediale touch screen) ma, soprattutto, è stata rinnovata nella meccanica e ritoccata nella struttura. Il motore Diesel D-4D, per esempio, un due litri da 143 cavalli, è stato rivisto con l'aiuto della tedesca Bmw per esaltare la fluidità di funzionamento e ridurre consumi ed emissioni. Per il mercato italiano questa unità sarà disponibile soltanto con cambio manuale a sei rapporti e trazione anteriore. Chi vorrà l'integrale dovrà optare per l'originale 2,5 litri con tecnologia Hybrid, che consiste in un motore a benzina funzionante secondo il ciclo Atkinson accoppiato a un motore elettrico nella versione 4x2 e a due motori elettrici i quella 4x4,

unico modello commercializzato in Italia della gamma Rav4 che disporrà ancora della trazione integrale. Una scommessa da parte di Toyota Italia, che conta di vendere un'elevata percentuale di queste 4x4. Del resto la vettura appare molto ben centrata, anche se la versione ibrida a quattro ruote motrici sin dal primo contatto pare più orientata verso il comfort, la versatilità e la capacità di muoversi su ogni tipo di strada che non alle prestazioni. Infatti, nonostante sia in grado di spuntare un più che dignitoso 8,3 secondi sullo 0-100 km/h e vanti una velocità di 180 km/h, il cambio E-CVT, planetario a variazione continua, e la spinta decisa ma soft garantita dalla combinazione tra forza motrice elettrica e termica, l'assetto non è di quelli che invitano a una guida sportiva: piuttosto morbido, con lo sterzo eletroattuato, le sospensioni e i freni sono tipici di un'auto confortevole. La nuova Rav4, in compenso, è una

Aggiornata nel look e con nuovi fanali a led, la nuova Rav4 Hybrid ha rivestimenti di pregio e un'ottima dotation. Al posto dei contagiri (nella pagina a fianco) c'è uno strumento che comunica quali sono i flussi di energia del motore termico e dei due elettrici.



Impressioni

Lo spaccato evidenzia la raffinata meccanica della Rav4 Hybrid che ad un quattro cilindri a ciclo Atkinson anteriore associa due unità elettriche. In tal modo è garantita la trazione integrale.



passista eccezionale e, se si entra in sintonia con il suo temperamento, restituisce anche percorrenze interessanti: la media omologata di 5,1 litri per cento chilometri non è facile da ottenere nelle condizioni normali di traffico, però i 6 litri ogni cento chilometri sono facilmente alla portata seguendo le indicazioni del grosso strumento di sinistra posto nel cruscotto: la Rav4 ibrida non dispone infatti del contagiri, sostituito da un indicatore analogico molto ben fatto che comunica al pilota in tempo reale quali sono i flussi dell'energia sotto al cofano: nella parte alta il segmento "power" indica che la vettura sta utilizzando tutta la potenza disponibile del motore termico (155 Cv) e di quelli elettrici (142 Cv l'anteriore e 68 Cv il posteriore) per un totale effettivo di 197 cavalli complessivi disponibili contemporaneamente, mentre una ampia zona centrale

è contrassegnata dalla sigla Eco, a sottolineare proprio quelle che sono le peculiarità più interessanti di questa 4x4 ibrida, ovvero un consumo ridotto e dei livelli di emissioni contenuti in 117 gr di CO₂ per chilometri, più o meno come un'utilitaria con motore a benzina di 50/60 cavalli e peso attorno alla tonnellata, mentre la nuova Rav4 dispone, come abbiamo visto, di quasi 200 cavalli complessivi e ha una tara di 1.765 kg. Oltre, ovviamente, a una dotazione di sicurezza attiva di eccellenza, che comprende il pacchetto Toyota Safety Sense Plus, con sistema di allerta pre-collisione PCS dotato di funzione di rilevamento dei pedoni, frenata automatica e servoassistenza potenziata nelle frenate di emergenza, avviso di superamento di corsia, cruiser control adattativo con telecamera e radar a onde millimetriche, rilevamento della

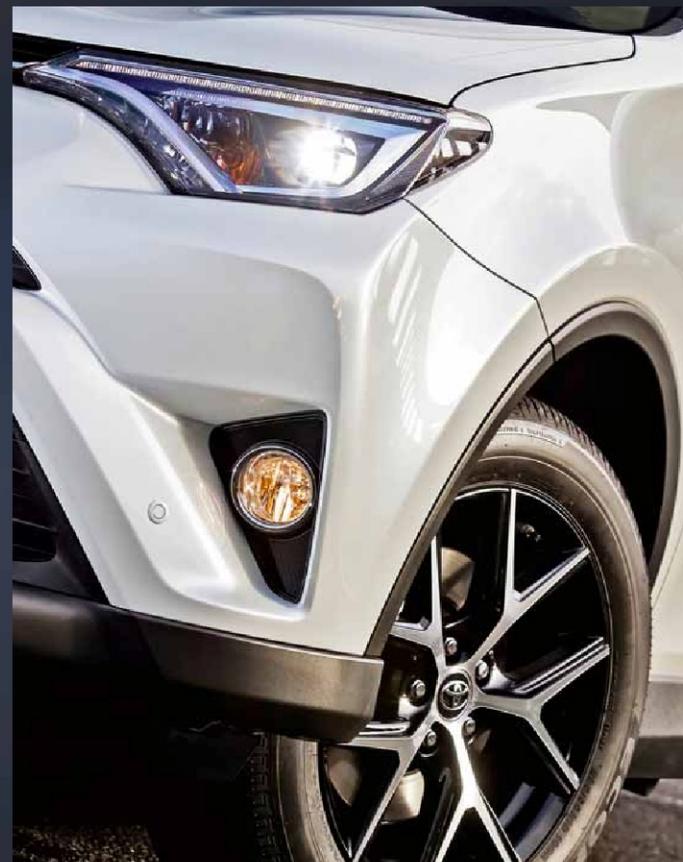
DOTAZIONI PRINCIPALI

Sette air bag	di serie
ABS+EBD+BA	di serie
Volante regolabile	di serie
Entrata e avviamento Keyless	di serie
Assistenza alla partenza in salita (HAC)	di serie
Climatizzatore bi-zona	di serie
Comandi radio al volante	di serie
Controllo della trazione (TRC)	di serie
Luci diurne, fari e posizioni a LED	di serie
Cerchi in lega/pneus 225/65R17	di serie
Telecamera parcheggio	di serie

Cose da sapere

La scelta del ciclo Atkinson

La scelta del ciclo Atkinson per il motore della ibrida della Rav4 è dovuta al fatto che l'alto rapporto di compressione e la particolare fasatura della distribuzione (con la chiusura della valvola di aspirazione che viene ritardata rispetto al ciclo Otto) consentono di ottenere la massima efficienza nella conversione dell'energia del carburante in forza motrice, pur se a scapito della potenza massima. Questo consente non solo minori perdite di rendimento, ma anche risparmi di energia legati all'esigenza di disperdere maggiori quantità di calore per mantenere in equilibrio il bilancio termico del motore.



Impressioni





segnaletica stradale, commutazione automatica abbaglianti/anabbaglianti e blind spot monitor; ulteriori sistemi di sicurezza sono incorporati in dispositivi che funzionano anche a veicolo fermo, quali il Rear Cross Traffic Alert, molto utile per uscire dai parcheggi a spina di pesce (associato a ben otto sensori di parcheggio) e Panoramic View Monitor che sorveglia su 360° la zona attorno al veicolo anche se la Rav non è in movimento. Il lancio ufficiale, programmato in Italia per il week-end del 23 e 24 gennaio, prevede vantaggi per il cliente che possono garantire risparmi fino a oltre 3.500 euro. Così la spesa per una Rav4 Diesel 2.0 D-4D a due ruote motrici potrà partire da 25.500 euro, mentre per la versione d'accesso Hybrid a due ruote motrici la spesa salirà a 28.900 euro. Per le quattro ruote motrici, infine, occorrerà mettere in preventivo circa 5.000 euro in più, con consegne previste entro un termine di due mesi. A

SCHEDA TECNICA

MOTORE

Benzina ciclo Atkinson, anteriore trasversale, 4 cilindri in linea, 4 valvole per cilindro. Cilindrata 2.494 cc, alesaggio 90 mm x corsa 98 mm. Potenza max 155 Cv (114 kW) a 4.000 giri/min. Coppia max 206 Nm a 4.400 giri/min. Motori elettrici sincroni a magneti permanenti, anteriore 105 kW (143 Cv) posteriore 50 kW (68 Cv) CO₂ 117 gr/km.

TRASMISSIONE

Trazione anteriore, cambio automatico planetario a variazione continua E-CVT con rm, trazione integrale E-Four con retroreno mosso da motore elettrico.

AUTOTELAIO

Avantreno con sospensioni indipendenti tipo McPherson, molle elicoidali e barra stabilizzatrice. Retroreno a ruote indipendenti con due bracci oscillanti e barra stabilizzatrice. Sterzo a pignone e cremagliera con servoassistenza elettrica. Freni anteriori a dischi ventilati, posteriori a disco. Cerchi in lega da 17" con pneumatici 225/65R17.

DIMENSIONI

Passo 2.660 mm, lunghezza 4.605 mm, larghezza 1.845 mm, altezza 1.705 mm, altezza minima da terra 180 mm. Peso a vuoto 1.765 kg (4wd). Capacità bagagliaio da 579 a 1.633 litri. Capacità serbatoio 56 litri

PRESTAZIONI

Velocità massima 180 km/h. Accelerazione 0-100 km/h 8,3 secondi. Accelerazione 0-1000 metri 30,9 secondi. Consumo medio 5,1 l/100 km (19,6 km/l)



Il 2015 si è chiuso con aumenti a doppia cifra: +17,5% e +17% per gli ordini. Più alta (+18,2%) la crescita di FCA, tra i marchi esteri leader è Volkswagen (+7,9%)

Un'ottima annata

Per il mercato italiano dell'auto il 2015 è stato un anno molto brillante e ha messo a segno un aumento delle immatricolazioni pari al 17,5%, ovvero 214.294 auto vendute in più rispetto al 2014, per un totale di 1.574.872. Dopo la fortissima caduta delle vendite (-47,7%) tra il 2007 e il 2013, il 2014 ha visto le immatricolazioni in consolidamento e in leggera crescita (+4,3%). “Il 2015 può invece essere archiviato come un importante passo avanti verso la ripresa” commenta Gian Primo Quagliano, direttore del Centro Studi Promotor “e significativo è anche il fatto che gli ultimi due mesi dell'anno hanno addirittura registrato un'accelerazione delle immatricolazioni”. Dopo aver chiuso il bilancio dei primi dieci mesi del 2015 con un incremento del 14,7%, le immatricolazioni sono infatti cresciute del 23,5% in novembre e del 18,65% in dicembre. “La ripresa a due cifre delle immatricolazioni nell'anno che si è appena chiuso è stata trainata nel primo semestre dalla domanda delle imprese a cui si è aggiunta, nel secondo semestre, una buona spinta propulsiva della domanda dei privati” precisa Quagliano. Il gruppo Fiat Chrysler Automobiles ha fatto meglio del mercato, con 32.228 vendite in dicembre (+27,1%) e una quota del 29,5%, in crescita di 2 punti e 445.987 immatricolazioni nell'intero 2015, equivalenti a un incremento del 18,2% e una

quota di mercato salita dal 27,7% al 28,3%. Risultati, questi ultimi, ottenuti grazie anche all'exploit di Jeep, con vendite cresciute nell'anno del 163,9% rispetto al 2014 e una quota di mercato raddoppiata. Decisamente positivo l'andamento degli ordini, che ammontano a

153.000 in dicembre, in crescita di oltre il 23% rispetto allo stesso mese 2014 e a 1.637.000 nell'intero 2015, il 17% in più rispetto al 2014. Per quanto riguarda i marchi esteri, al primo posto si è confermata Volkswagen con 119.003 consegne (+7,9% sul 2014). **A**

L'auto più venduta nel 2015 è la Fiat Panda, in alto a sinistra, con 126.326 unità, seguita da Fiat Punto (56.501) e Lancia Ypsilon (55.831).

I titoli automobilistici nelle principali borse mondiali

Migliorano solo Porsche (+2,6%) e Vw (+2,4%)

titolo	piazza	divisa	valore 30ott	valore 30nov	differenza
Porsche Aut.	Francoforte	euro	49,48	50,79	+ 2,65%
Volkswagen Pref.	Francoforte	euro	130,55	133,75	+ 2,45%
Hyundai Motor Co.	Seul	won	149.000,00	149.000,00	+ 0,00%
Kia Motors Co.	Seul	won	52.900,00	52.600,00	- 0,57%
Renault	Parigi	euro	95,25	94,10	- 1,21%
Ford Motor Co.	New York	dollaro	14,33	14,09	- 1,67%
Fiat - FCA	New York	dollaro	14,24	13,99	- 1,76%
Suzuki Motor Co.	Tokyo	yen	3.785,00	3.703,00	- 2,17%
Honda Motor Co.	Tokyo	yen	4.002,00	3.910,00	- 2,30%
Toyota Motor Co.	Tokyo	yen	7.675,00	7.488,00	- 2,44%
Nissan Motor Co.	Tokyo	yen	1.317,50	1.279,50	- 2,88%
Peugeot SA	Parigi	euro	16,87	16,20	- 3,97%
Fiat - FCA	Milano	euro	13,52	12,92	- 4,44%
Bmw	Francoforte	euro	102,80	97,95	- 4,72%
General Motors	New York	dollaro	36,20	34,01	- 6,05%
Daimler	Francoforte	euro	84,00	77,95	- 7,20%

Le immatricolazioni di auto nuove in Italia

marca	dicembre 2015		dicembre 2014		variaz. %	gen./dic. 2015		gen./dic. 2014		variaz. %
	totale	quota	totale	quota		totale	quota	totale	quota	
FCA	32.228	29,46	25.358	27,50	27,09	445.987	28,32	376.859	27,70	18,34
FIAT	23.440	21,43	17.650	19,14	32,80	329.177	20,90	281.699	20,70	16,85
ALFA ROMEO	2.119	1,94	1.803	1,96	17,53	30.511	1,94	28.326	2,08	7,71
LANCIA	4.206	3,84	3.591	3,89	17,13	56.362	3,58	55.492	4,08	1,57
JEEP	2.463	2,25	2.314	2,51	6,44	29.937	1,90	11.342	0,83	163,95
FERRARI	8	0,01	3	0,00	166,67	249	0,02	227	0,02	9,69
MASERATI	59	0,05	46	0,05	28,26	1.361	0,09	1.235	0,09	10,20
DR MOTOR	45	0,04	45	0,05	0,00	444	0,03	361	0,03	22,99
LAMBORGHINI	3	0,00	1	0,00	200,00	57	0,00	47	0,00	21,28
ALTRÉ NAZIONALI	1	0,00	-	-	-	7	0,00	13	0,00	-46,15
TOT. MARCHE NAZ.	32.344	29,57	25.453	27,61	27,07	448.105	28,45	378.742	27,84	18,31
AUDI	2.480	2,27	2.111	2,29	17,48	54.799	3,48	49.975	3,67	9,65
BMW	3.705	3,39	3.497	3,79	5,95	49.732	3,16	45.602	3,20	14,06
CHEVROLET	3	0,00	74	0,08	-95,95	333	0,02	7095	0,52	-95,31
CITROËN	3.607	3,37	2.841	3,08	29,78	58.586	3,72	53.130	3,90	10,27
DACIA	3.177	2,90	2.717	2,95	16,93	43.952	2,79	38.111	2,80	15,33
FORD	6.657	6,09	5.382	5,94	23,69	109.250	6,94	91.604	6,73	19,26
HONDA	467	0,43	335	0,36	39,40	4.837	0,31	4.392	0,32	10,13
HYUNDAI	3.706	3,39	3.205	3,48	15,63	47.341	3,01	41.770	3,07	13,34
JAGUAR	110	0,10	97	0,11	13,40	1.651	0,10	995	0,07	65,93
KIA	2.168	1,98	2.213	2,40	-2,03	39.044	2,48	32.736	2,41	19,27
LAND ROVER	1.041	0,95	745	0,81	39,73	15.842	1,01	12.859	0,95	23,20
MAZDA	639	0,58	355	0,39	80,00	7.422	0,47	5.460	0,40	35,93
MERCEDES	3.594	3,29	3.076	3,34	16,84	53.801	3,40	46.411	3,41	15,49
MINI	2.054	1,88	1.567	1,70	31,08	22.008	1,40	19.149	1,41	14,93
MITSUBISHI	335	0,31	282	0,31	18,79	4.586	0,29	3.496	0,26	31,18
NISSAN	3.602	3,29	3.193	3,46	12,81	57.479	3,65	48.516	3,57	18,47
OPEL	5.115	4,68	5.192	5,63	-1,48	88.940	5,65	75.678	5,56	17,52
PEUGEOT	6.647	6,08	4.756	5,16	39,76	84.345	5,36	71.362	5,24	18,19
PORSCHE	224	0,20	272	0,30	-17,65	5.002	0,32	4.107	0,30	21,79
RENAULT	7.876	7,20	5.970	6,48	31,93	94.769	6,02	81.480	5,99	16,31
SEAT	1.008	0,92	841	0,91	19,86	14.940	0,95	12.562	0,92	18,83
SKODA	976	0,89	909	0,99	7,37	15.298	0,97	13.193	0,97	15,96
SMART	1.092	1,00	1.883	2,04	-42,01	24.118	1,53	15.664	1,17	52,03
SSANGYONG	190	0,17	72	0,08	163,89	1.761	0,11	1.096	0,08	60,68
SUBARU	190	0,17	245	0,27	-22,45	3.096	0,20	2.651	0,19	16,79
SUZUKI	1.807	1,65	1.121	1,22	61,20	18.681	1,19	15.945	1,17	17,16
TOYOTA	4.700	4,30	4.663	5,06	0,79	65.571	4,16	60.913	4,48	7,65
LEXUS	549	0,50	392	0,43	40,05	3.288	0,21	1.999	0,15	64,48
VOLKSWAGEN	8.198	7,49	7.309	7,93	12,16	119.003	7,56	110.321	8,11	7,87
VOLVO	973	0,89	1.256	1,36	-22,53	16.063	1,02	14.169	1,04	13,37
ALTRE	81	0,07	175	0,19	-53,71	1.429	0,09	1.195	0,09	19,58
TOT.MARCHE EST.	77.051	70,43	66.746	72,39	15,44	1.126.767	71,55	981.836	72,16	14,76
TOT.MERCATO	109.395	100,00	92.199	100,00	18,65	1.574.872	100,00	1.360.578	100,00	15,75

È cresciuto bene

Grazie al +10,5% messo a segno a dicembre, il 2015 ha totalizzato un incoraggiante incremento dell'8% rispetto al 2014. Dacia, Chrysler e Jeep i marchi con l'aumento più elevato di Andrea Lemma

Finalmente un anno in crescita per il mercato dell'usato. Dicembre registra un incoraggiante +10,40% rispetto all'ultimo mese del 2014, e porta così il saldo dell'anno appena concluso a 4.589.823 passaggi di proprietà complessivi, in crescita dell'8,04% rispetto a dodici mesi fa e corrispondenti a 341.594 vetture in più che hanno cambiato proprietario. Pochissimi i segni negativi tra le singole Case: scendono

solo Chevrolet, Lancia e, pesantemente, Skoda, mentre crescono con incrementi molto alti Chrysler e Jeep, Dacia, Maserati e Smart.

Le previsioni per il 2016 sono moderatamente ottimistiche: il mercato del nuovo sembra aver consolidato la sua tendenza positiva e l'usato, che normalmente segue dinamiche analoghe, pare ormai avviato verso un periodo positivo e tranquillizzante anche per gli operatori. A

Dal lancio a oggi la MiTo, nelle foto a destra, è stata proposta con un'ampia gamma di motori a benzina e turbodiesel. Due le cilindrate dei diesel MultiJet, da 1,3 e 1,6 litri con potenze variabili da 85 a 120 Cv.

L'usato del mese



Alfa Romeo MiTo

Compatta e sportiva, è stata presentata nel 2008 riscuotendo subito un ottimo riscontro di pubblico, poi diminuito con il passare degli anni e l'aumentare della concorrenza. Positivi i giudizi su estetica, finiture dell'abitacolo, vivacità dei motori ed efficacia della tenuta di strada. Oggi la disponibilità sul mercato dell'usato è abbondante e consente di trovare esemplari adatti a molteplici esigenze. Negli anni infatti la vettura è stata proposta con motori a benzina adatti a neopatentati fino al MultiAir Turbo da 170 Cv esclusivo della versione Quadrifoglio Verde. Tra i più diffusi, il 1.4 da 78 Cv e quello turbo da 135 e 155 Cv. Due le cilindrate dei td, 1.3 e 1.6, con potenze da 85 a 120 Cv. Un esemplare usato si può trovare, in buone condizioni e con percorrenze inferiori ai 100.000 km, a partire da 6.000 euro con motori a benzina da 70 e 78 Cv e diesel da 85 Cv. Per le diesel più potenti e per le benzina, è necessario stanziare circa 10.000 euro per vetture con massimo 3 anni di anzianità e percorrenze intorno ai 50.000 chilometri.



Il mercato di autovetture usate in novembre

	dicembre 2015	dicembre 2014	variaz. % 15 / 14	gennaio / dicembre 2015	gennaio / dicembre 2014	variaz. % 15 / 14	
	totale	quota	totale	quota	totale	quota	
ALFA ROMEO	14.217	3,40%	13.296	3,51%	+6,93%	156.991	3,42%
AUDI	14.794	3,53%	14.779	3,90%	+0,10%	166.644	3,63%
BMW	16.717	3,99%	14.931	3,94%	+11,98%	175.271	3,82%
CHEVROLET / DAEWOO	4.787	1,14%	4.833	1,27%	-0,95%	59.222	1,29%
CHRYSLER / JEEP	4.427	1,08%	3.378	0,89%	+31,05%	42.883	0,93%
CITROËN	17.675	4,22%	15.858	4,18%	+11,48%	195.825	4,27%
DACIA	1.486	0,38%	890	0,23%	+66,97%	13.429	0,29%
FIAT	107.645	25,72%	98.265	25,92%	+9,55%	1.189.624	25,92%
FORD	25.341	6,05%	22.735	6,00%	+11,48%	286.403	6,24%
HONDA	1.916	0,46%	1.689	0,45%	+13,44%	20.073	0,44%
HYUNDAI	5.073	1,21%	4.310	1,14%	+17,70%	54.493	1,19%
JAGUAR	814	0,19%	745	0,20%	+9,28%	8.394	0,18%
KIA	3.165	0,78%	2.726	0,72%	+16,10%	34.100	0,74%
LANCIA	20.422	4,88%	20.850	5,45%	-1,10%	240.886	5,25%
LAND ROVER	3.535	0,84%	3.089	0,81%	+14,44%	36.970	0,81%
MASERATI	227	0,05%	189	0,05%	+20,11%	2.164	0,05%
MAZDA	1.789	0,43%	1.561	0,41%	+14,61%	19.547	0,43%
MERCEDES	20.153	4,82%	17.891	4,72%	+12,64%	216.882	4,73%
MINI	5.627	1,34%	4.912	1,30%	+14,58%	61.710	1,34%
mitsubishi	1.870	0,45%	1.736	0,46%	+7,72%	19.718	0,43%
NISSAN	10.129	2,42%	8.685	2,29%	+16,83%	105.354	2,30%
OPEL	23.403	5,59%	20.880	5,51%	+12,08%	246.218	5,36%
PEUGEOT	16.611	3,97%	14.652	3,86%	+13,37%	189.066	4,12%
POSCHE	1.644	0,39%	1.514	0,40%	+8,59%	17.639	0,38%
RENAULT	20.420	4,88%	17.858	4,71%	+14,35%	218.778	4,77%
SEAT	3.270	0,78%	3.029	0,80%	+7,96%	36.344	0,79%
SKODA	1.519	0,36%	1.777	0,47%	-14,52%	17.870	0,39%
SMART	12.496	2,99%	10.450	2,76%	+19,58%	134.408	2,93%
SSANGYONG	507	0,12%	447	0,12%	+13,42%	5.138	0,11%
SUBARU	840	0,20%	722	0,19%	+16,34%	8.346	0,18%
SUZUKI	5.162	1,23%	4.601	1,21%	+12,19%	58.333	1,27%
TOYOTA / LEXUS	14.249	3,40%	12.634	3,33%	+12,78%	156.653	3,41%
VOLKSWAGEN	25.287	6,04%	23.188	6,12%	+9,05%	279.479	6,09%
VOLVO	4.822	1,15%	4.277	1,13%	+12,74%	41.262	0,90%
ALTRE	6.506	1,55%	5.948	1,57%	+9,38%	73.710	1,61%
TOTALE	418.545	100,00%	379.125	100,00%	+10,40%	4.589.823	100,00%
							+8,04%

Fonte: Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture

Dal mondo

In evidenza i numeri dei principali mercati del mondo. Negli USA le vendite di van e pick-up vanno molto bene **di Franco Fiorucci**



FRANCIA

Il mercato francese nel mese di dicembre 2015 ha registrato un aumento del 12,5% (183.720 le auto immatricolate), un risultato che ha portato il bilancio dell'intero anno a chiudere con una variazione di aumento del 6,8%, con 1.917.226 nuove immatricolazioni. Le case francesi PSA Peugeot-Citroën e Renault non rispecchiano in maniera omogenea l'andamento del mercato: la Renault registra un incremento dell'8,1% rispetto al 2014, con 382.504 unità immatricolate; la Peugeot è arrivata a 327.393 unità, pari al 7,3% in più; la Citroën ha variato di poco il risultato del 2014: con 201.065 auto è cresciuta dello 0,8%. In calo la Dacia e la DS: la prima del 5%, con 97.441 auto registrate, la DS del 4,7%, con 30.257 immatricolazioni. La straniera più venduta è la Volkswagen, con 144.103 auto: un aumento del 3,3% sul 2014. Buono il risultato della Fiat, che con 54.443 unità è aumentata del 19%.



GERMANIA

La Germania ha chiuso il 2015 con una aumento delle auto nuove immatricolate: sono state 3.206.042, pari al 5,6% in più rispetto al 2014. Nel bilancio annuale soltanto quattro marche registrano il segno meno: Alfa Romeo (-17,4%, con non più di 2.800 vetture immatricolate), Dacia (-6,4%, con 45.764 auto), Honda (-6,3%, con 21.072), Lancia (-48,7%) con 648 vetture immatricolate), Toyota (-6,2% per 65.939 unità). La VW è leader con 685.669 immatricolazioni ed è cresciuta del 4,4%. La Fiat è aumentata del 3,8%, con 70.719 unità.



GRAN BRETAGNA

Nel 2015 sono state 2.633.503 le auto immatricolate per la prima volta sul mercato britannico, con un aumento del 6,34% nei confronti del 2014. E a dicembre l'incremento è stato ancora più elevato della media annua: +8,35%. A risultare la marca più venduta è stata la Ford, con 326.643 unità, in crescita del 2,64%, seguita dalla Vauxhall con 269.766 e dalla Volkswagen con 223.784. Per la Vauxhall si è trattato di un risultato stazionario (+0,22%), mentre per la Volkswagen c'è stato un aumento del 4,17%. Il marchio Fiat ha immatricolato 64.257 vetture: una diminuzione del 4,33% rispetto al 2014. Con 10.794 unità, la Jeep è cresciuta del 176,13%.



SPAGNA

Il mercato spagnolo dell'auto ha chiuso il 2015 con il segno positivo, confermando dunque la ripresa che sta

riportando le vendite a livelli precisi. Il risultato conferma la validità della politica degli incentivi statali che sostengono il mercato già da tre anni. Le statistiche dell'intero anno hanno così registrato il superamento del "muro" del milione di veicoli immatricolati (1.034.232 per la precisione, pari al 20,9% in più rispetto al 2014), una cifra ancora lontana dall'1,7 milioni del periodo antecrisi, ma comunque segno di rilancio. Marchio leader Volkswagen, con 88.300 unità e una crescita del 14,7%. Vicini i risultati di Seat (77.529 unità), Renault (77.087), Opel (76.470) e Peugeot (76.314).



STATI UNITI

A dicembre il mercato americano è risultato in buona crescita (1.643.289 veicoli immatricolati, con un aumento del 9% rispetto al dicembre 2014) ha consolidato la variazione al rialzo registrata nel corso dell'intero 2015: +5,7%, con 17.477.490 unità registrate. Il risultato complessivo è dato però da due tendenze diverse: quella dei pick up e van che sono cresciuti del 13,1% (con 9.729.587 unità), mentre le auto danno segni di rallentamento, con 7.740.912 unità, pari a un calo del 2,2%. La GM detiene la quota più grande, con 3.082.366 unità immatricolate, pari al 5% in più rispetto al 2014. Cresce un pizzico di più il gruppo Ford, che con 2.603.082 immatricolazioni è in aumento del 5,3%. Più sostenuto è l'andamento Chrysler che ha totalizzato 2.200.834 vendite, in aumento del 7,7% sul 2014.



RUSSIA

È sempre più grave la situazione del mercato russo. Grave per l'economia russa, ovviamente, ma anche per l'industria automobilistica straniera che si è impegnata in quel contesto. Il bilancio del 2015 registra un calo del 37%, con poco più di 1,6 milioni di veicoli immatricolati. In pratica non c'è casa automobilistica che non sia in calo.



CINA

Notoriamente l'economia cinese sta vivendo una fase non positiva. La tendenza si fa sentire anche sull'auto che da tre anni ha smesso di crescere impetuosamente. Nel 2015 c'è stato un incremento del 4,7%, con un totale pari a 24,6 milioni. Di questi ultimi, 21,1 milioni sono state auto, pari al 7,7% in più. Nonostante a dicembre ci sia stata una forte impennata (+15,4%) grazie agli incentivi statali che aiutano l'acquisto di modelli fino a 1.600 cc. L'anno scorso l'incremento fu del 6,9% e due anni fa arrivò al 13,9%.

CHI SALE CHI SCENDE

Istituto poligrafico dello Stato

Oltre a banconote e francobolli, la Zecca produce anche le nostre targhe, che vende alle motorizzazioni (che poi ce le fa pagare) per 41,04 euro (40,67 quelle quadrate). I vertici dell'Istituto hanno deciso un aumento: +74 centesimi: un aumento dell'1,8% a 4 anni dall'ultimo rincaro. Se autostrade, assicurazioni e multe aumentassero con questi percentuali, il nostro sarebbe un Paese più felice!



Renault

Posto che le indagini sono ancora in corso, bisogna riconoscere che se risultasse che anche Renault barà sui livelli di emissioni, la Stato francese si troverebbe in grave imbarazzo, visto che la mano pubblica è il primo azionista della Régie, con oltre il 15% dell'azienda. Già il valore del titolo precipita, cosa farà la République se le accuse risultassero veritieri, si automulterà?

CONTROTERZO

Multe a "strascico"...

Come se non ci bastassero autovelox, tutor e chi più ne ha più ne metta, adesso arrivano anche le multe "a strascico". La stessa norma che autorizza le sacrosante multe via telecamera a chi circola senza assicurazione, dà via libera alle sanzioni sulla doppia fila. Irregolare certo, ma in questo modo ci saranno ancora meno agenti in strada. Nessun problema, tanto il traffico da noi è tranquillo...



Dacia

Dacia: il Gpl col turbo

Per la Sandero il tre cilindri Renault di 900 cc in versione bi-fuel

Il marchio Dacia rilancia il Gpl: su Sandero e Logan è ora disponibile il tre cilindri Renault 900 cc 90 cavalli. Con il passaggio all'Euro 6, Dacia rinnova la gamma Gpl. Al volante della Stepway, la «country» di Sandero, proviamo un percorso fatto di strade cittadine, autostrade e provinciali, apprezzando potenza del tre cilindri Renault (90 Cv) e buona coppia (140 Nm a 2.250 g/min). Fluida e regolare nel traffico urbano ha una marcia gradevole e disinvolta fuori città, dove affronta i sorpassi con rapidità. Dacia dichiara il passaggio 0 - 100 km/h in 11 secondi. Non male, tenuto conto che si tratta di un 898 cc a tre cilindri, che muove una vettura lunga oltre quattro

metri, di altezza notevole (un metro e 62 centimetri) e 1.041 chili di peso, guidatore escluso. Valide le sospensioni: anomalie dell'asfalto, buche e rotaie sono assorbite senza problemi e senza pregiudicare il buon confort di marcia, a conferma dell'identità «campagnola» della Stepway. Bene i consumi: sul misto la Casa promette 6,2 litri per 100 chilometri, vale a dire oltre 16 km con un litro, e un'autonomia totale di circa 1.500 chilometri. Col serbatoio Gpl, parte integrante dell'impianto realizzato da Landi, si percorrono 516 km, cui si sommano gli altri mille chilometri a benzina. Disponibile solo nella versione di punta Prestige, la Stepway a GPL ha un'interessante dotazione di accessori, malgrado



l'impostazione «no frills» del marchio. Cruise control e comandi di radio CD sono a portata di mano. Lo schermo touchscreen di buone dimensioni (7 pollici) ingloba il navigatore satellitare e i comandi del sistema multimediale. Prezzi a partire da 9.500 euro (Sandero Ambiance), fino a 12.400 euro (Stepway Prestige). A

La Sandero Gpl, in questo caso nell'allestimento Stepway, ha un'autonomia di 1.500 km.

Griffe di prestigio

Santoni firma per AMG

E' stato il primo Mercedes Store in Italia, nato nella suggestiva Galleria Vittorio Emanuele II a Milano. Oggi questo luogo di lusso ed esclusività è stato teatro del lancio di una nuova collezione firmata "Santoni for AMG". Questa partnership tra la Casa tedesca e l'azienda

Italiana, ha dato alla luce una selezione di borse 48 ore oltre che alle scarpe sneakers in pelle combinata con tessuto tecnico. Le sneakers GT sono impreziosite dal logo AMG oltre ad avere la suola sagomata. Tutte nuove invece le borse 48 ore realizzate combinando tessuto tecnico, neoprene e pelle laminata argento; la tracolla, la tasca frontale. Non dimentichiamo anche l'elemento

a quattro ruote protagonista di questa collaborazione: la AMG-GT anch'essa elegante, sinuosa e costruita con standard tecnologici di alto livello. Anche tra la moda e i motori ci sono similitudini che portano ad un traguardo comune quello dell'eccellenza e della cura per il dettaglio. Riguardo la AMG GT c'è poco da dire, è bella perché oggi di vetture che possono essere



definite belle ce ne sono poche. Non solo belle forme per questa supercar, racchiude infatti sotto il cofano un poderoso V8 da 4.0 litri bi-turbo, capace di farla scattare da 0-100 km/h in 3,8 secondi e toccare i 310 km/h. Tutti i prodotti della collezione "Santoni for AMG" sono disponibili nelle boutique Santoni e sul sito santoniforamg.com oltre che nel Mercedes Store di Milano.





Greggio e carburanti

Curve quasi Parallele

Spesso leggiamo di come siano distanti gli andamenti di prezzo del petrolio e dei carburanti alla pompa. Anzi: che questi ultimi riflettano solo gli aumenti del greggio ma non le diminuzioni. Cerchiamo di capire se è vero

Di Stefano Marzola

Era l'11 luglio 2008 quando il petrolio toccava il suo massimo storico, 147,25 dollari al barile. Oggi, lo stesso barile costa 34 dollari (dati riferiti al 7 gennaio 2016); nel 2015 il picco in alto si è registrato il 7 maggio quando il petrolio costava 71,94, dopo di che è stata una continua discesa fino

ai minimi di questi giorni. Dal 2008 ad oggi, ci sono stati la crisi economica mondiale e la successiva stagnazione che si è propagata in ogni comparto ed in ogni mercato, motivi che spiegano il calo costante del prezzo del barile.

Ma benzina e gasolio riflettono il collasso del greggio? A prima vista sembra di no, visto che dal

In Veneto costa meno, Liguria e Valle d'Aosta le peggiori

Andamento greggio-carburanti a parte, è curioso notare come ci sia una differenza importante fra le varie regioni italiane che può toccare anche i 10 centesimi al litro fra la prima e l'ultima di questa classifica. Il Veneto si conferma una delle regioni dove fare il pieno è più economico: 1.397 euro il prezzo medio per un litro di benzina e 1.211 per il

gasolio (dati del 12 gennaio). È la maggiore concorrenza a spiegare questo dato positivo, in particolare legata alla presenza di "pompe bianche", quelle non vincolate ad una specifica compagnia petrolifera: i gestori delle stazioni "no logo" riescono ad acquistare ad un prezzo inferiore e quindi a tenere più basso la spesa per l'automobilista. A tallonare il Veneto, ci sono Lombardia, Abruzzo, Toscana ed Emilia Romagna. A

pesare sul costo al litro in alcune zone sono anche le addizionali imposte dai governi regionali: per questo, ad esempio, la Liguria è quasi sempre maglia nera per il costo di benzina e gasolio alla pompa. Ma in coda all'elenco si posizionano anche Valle d'Aosta, Calabria e – curiosamente – la Basilicata: da qui arriva il 70% del petrolio italiano ma per gli automobilisti sembra non essere un vantaggio.

2008 ad oggi il costo dei carburanti alla pompa non è certo un quinto di quello del 2008. Quindi? "Ci stanno fregando" come recitano molte catene di Sant'Antonio di cui è pieno il web? Confrontare dati così a lunga distanza non è facile, pesano l'inflazione, le variazioni del cambio euro-dollar (moneta ufficiale del greggio), accise ed Iva. Nel luglio 2008, un litro di benzina costava 1,521 euro mentre il gasolio stava a 1.519; oggi, invece, abbiamo una media di 1.438 e 1.241.

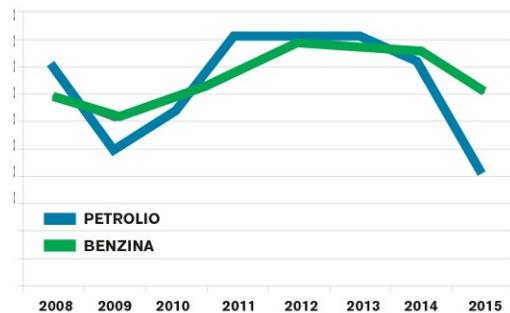
Nomisma Energia, società bolognese di ricerca in campo energetico ed ambientale, scorpora così il dato attuale di 1,439 euro che è il costo di un litro di benzina alla pompa: 0,304 è il prezzo del carburante, 0,147 il costo industriale (che comprende trasporto, ricavi, promozioni, etc), 0,728 le accise, 0,259 l'Iva al 22%. Dal 2008 ad oggi, sia l'Iva che le accise sono cresciute mentre il prezzo alla pompa è diminuito ma non così tanto. Va da sé che la componente principale del prezzo dei carburanti alla pompa deriva in minima

parte da quanto costa un barile: questo incide, certo, ed è questo che tende a determinare l'andamento nel tempo come ha fatto anche con il sostanzioso calo visto negli ultimi mesi. E certamente le compagnie petrolifere potrebbero seguire più fedelmente l'andamento del costo del greggio ma se vogliamo augurarci di allinearci alla maggior parte dei paesi europei è altrove che dobbiamo guardare. Dati della Confcommercio evidenziano come il costo industriale dei carburanti in Italia sia addirittura inferiore alla media europea (-0,001 la benzina, -0,024 il gasolio) ma alla pompa ci troviamo con un +0,228 euro/litro per la benzina e +0,191 per il gasolio. Gli stessi numeri spiegano che il 68,17% (benzina) ed il 65,94% (gasolio) del costo medio alla pompa dipendono appunto da accise ed Iva. Che sia finalmente giunto il momento per togliere almeno quelle tasse che sono servite a finanziare una qualche guerra negli anni Trenta o emergenze legate a calamità naturali ma risalenti ormai agli anni Sessanta? A



Materia prima e prodotto finale, dal 2008 ad oggi

ANNO	PETROLIO (DOLLAR/BARILE)	BENZINA (EURO/LITRO)
2008	96	1,381
2009	60	1,214
2010	79	1,364
2011	111	1,554
2012	112	1,787
2013	110	1,748
2014	99	1,712
2015	49	1,416



Speciale inverno





Consigli per affrontare la neve

La settimana BIANCA

L'inverno è arrivato in ritardo ma alla fine si è fatto vedere e per gli appassionati dello sci è ora della settimana bianca. Con qualche semplice consiglio anche l'auto tornerà a casa sana e salva

Di Stefano Marzola

La prescienza è fondamentale per affrontare la settimana bianca senza strappi, rotture o altre conseguenze. Importante anche verificare l'attrezzatura da sci: passata la sciolina? Affilate le lame? Gli scarponi hanno la muffa dello scorso inverno? E così via. Ma qualcuno pensa anche all'auto prima di partire? Sono poche le accortezze che possono fare la differenza ma è meglio non dimenticarne nemmeno una perché la settimana bianca non si trasformi in una giornata nera. Infatti, clima più rigido e fondo stradale insidioso possono creare dei problemi, legati sia all'auto sia alla nostra capacità di gestirla. Senza dimenticare che sulla strada non siamo da soli e non tutti potrebbero essere altrettanto preparati per viaggiare in sicurezza d'inverno, districarsi in un parcheggio ghiacciato o capire come muoversi durante una nevicata.



Pneumatici giusti ed in ordine

C'è ancora qualcuno che ignora l'importanza degli pneumatici invernali? Di certo non chi è abituato ad affrontare le montagne nella stagione fredda, a parcheggiare sotto agli impianti di risalita o a percorrere decine di curve per raggiungere la località sciistica preferita. Quindi

soprassediamo ricordando solo un paio di numeri: fino al 50% in meno di spazio di frenata su neve e +25% di aderenza. Solo se sono in ottimo stato: va ricordato che si la misura minima del battistrada per essere in regola con il Codice della Strada è di 1,6 millimetri ma con le invernali i produttori consigliano di non scendere al di sotto dei 3 mm per mantenere la

perfetta efficacia. Quindi anche molta attenzione alla pressione di gonfiaggio: utilizzare quella suggerita dal costruttore dell'auto è sempre la regola da seguire per essere più sicuri, consumare meno carburante e usare le gomme nel migliore dei modi. Per scegliere il modello giusto conviene affidarsi al gommista spiegando le proprie esigenze.



Catene per i momenti difficili

Un accessorio che può fare la differenza anche se si montano le gomme giuste sono le catene. Quando la neve è tanta, solo queste sono capaci di trarci veramente d'impaccio, senza fatica ed in sicurezza. Ma quali scegliere? Scartando le soluzioni troppo economiche che rischiano di rompersi danneggiando l'auto, in commercio ce

ne sono di diversi tipi, dalle classiche autotensionanti fino alle più tecnologiche ad aggancio frontale che si montano in meno di un minuto e senza sporcarsi mani e abiti. Certo, i prezzi



variano di molto ma anche la comodità dell'uno e dell'altro tipo. A prescindere da quale si scelga, un consiglio importante: provate a montarle prima di trovarvi in situazioni di necessità, meglio imparare nelle condizioni ideali, non al freddo durante una nevicata e magari pure al buio.



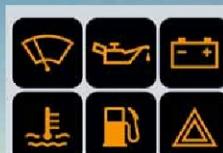
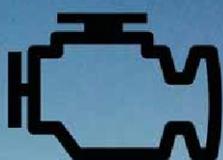
Le catene ad attacco frontale come queste Thule sono certamente la soluzione più comoda ma i prezzi lievitano di parecchio. Con questi sistemi sono sufficienti 30 secondi per il montaggio ma meglio esercitarsi prima

Un check-up preventivo

Siete fra quelli che dal meccanico ci vanno solo quando si cominciano a sentire rumori strani provenire da sotto al cofano? Ecco, in previsione della settimana bianca meglio fare uno strappo alla regola. Sempre che non si

sappia far da sé, ovviamente, ma alcune verifiche vanno eseguite. La batteria, ad esempio: se vecchia o con poco liquido, rischia di congelare e rompere il suo involucro in plastica lasciandoci ovviamente a piedi. Attenzione anche al liquido di raffreddamento al quale conviene aggiungere una

sostanza antigelo, così come a quello per lavare il parabrezza: non c'è niente di peggio che trovarsi il vetro lurido ed i tergilavavetri "a secco". Infine, occhio anche ad eventuali crepe nel parabrezza: il freddo può peggiorare la situazione, meglio farlo riparare prima che sia tardi.



Speciale inverno



Consigli di guida

Affrontare la neve non è così difficile: pneumatici giusti e prudenza aiutano sempre, casomai conviene testare la "tenuta" (per esempio con una bella frenata, quando si può fare in sicurezza) per farsi un'idea di quanto margine sia necessario avere. Ma i rischi più grossi derivano da quello che non si vede, il ghiaccio. È un nemico insidioso - anche se si viaggia con pneumatici invernali - perché l'aderenza si avvicina allo zero. Quindi, conviene mantenere sempre più margine

di quanto non suggerirebbe la prudenza, rallentare con decisione prima delle curve più pronunciate specialmente se in ombra e manovrare sempre con la massima delicatezza.

Quando si parte, tenere il finestrino laterale aperto almeno di un paio di centimetri, serve per far lavorare meglio l'impianto di riscaldamento, aumentare la ventilazione ed evitare l'appannamento. Poi, finché il motore non raggiunge la giusta temperatura d'esercizio, mantenere un regime di giri contenuto, diciamo che conviene

passare al rapporto successivo prima che l'ago del contagiri arrivi a metà corsa. Buona norma è anche utilizzare sempre un rapporto più alto, riduce lo slittamento in accelerazione. In frenata, invece, va privilegiato il freno motore, questo permette di evitare il bloccaggio causato dai freni. E ricordate: parcheggiando sotto agli impianti di risalita, evitate di attivare il freno a mano, potrebbe congelare. Casomai dovesse capitare, lasciando l'auto accesa da ferma per qualche minuto si dovrebbe risolvere il problema.





Sci in sicurezza

Come caricare l'attrezzatura più ingombrante? Pure su auto lunghe e capienti può diventare necessario utilizzare un portasci, invece di caricare tutto nel bagagliaio; questo evita anche di sporcare gli interni dell'auto quando si deve rientrare dopo una giornata sulla neve. Quindi un portasci diventa un accessorio fondamentale ma non sono tutti uguali. I più pratici ed economici sono quelli magnetici,

purché omologati. Il rischio di perderli per strada non c'è se si mantengono i limiti di velocità e si seguono con attenzione le istruzioni per l'utilizzo però lo sporco sotto alla ventosa potrebbe strisciare la vernice del tetto. In alternativa ci sono quelli fissi: per molte auto, i costruttori realizzano portasci specifici che sono la soluzione da preferire, anche se la meno economica. Oppure, ci sono gli universali che si montano sulle barre portatutto dell'auto; questi hanno anche il vantaggio di restare

utili anche quando si cambia l'auto. Una raccomandazione: gli sci vanno rivolti in senso contrario rispetto a quello di marcia, proprio per evitare che il supporto venga messo sotto sforzo dall'impatto con l'aria della superficie curva delle punte. Risolvono ancora più problemi ed offrono maggiore capacità di carico i box portabagagli da montare sul tetto: costano più delle altre soluzioni ma diventano utili anche per le vacanze estive, non solo per la settimana bianca.

Via il sale

Una volta tornati a casa dalla giornata sulla neve o dalla settimana bianca, non è ancora il momento per riposarsi perché dalle strade innevate l'auto si porta a casa un ricordo che può avere conseguenze nefaste: il sale usato per prevenire il ghiaccio sull'asfalto. Lasciarlo depositato sull'auto può rovinare in modo irrimediabile alcune componenti vitali. Quindi un bel lavaggio è d'obbligo e conviene passare in un self service dove con la lancia si raggiungono parti difficili da pulire con i normali rulli e si può insistere con il getto lì dove il rischio di corrosione è maggiore. Per fare qualche esempio, meglio insistere con il getto d'acqua ad alta pressione sotto al paraurti anteriore per lavare via il



sale al meglio dal radiatore ma anche freni e sospensioni meritano qualche attenzione in più. Passaruota e sottoscocca sono le parti dove più si deposita il sale ma, essendo ricoperte da una vernice protettiva, una passata è sufficiente. Meglio utilizzare un paio di gettoni in più all'autolavaggio piuttosto che dover sostituire un radiatore bucato.

Gli indispensabili

DA AVERE IN AUTO

Per far fronte ad alcune delle insidie tipiche dell'inverno, conviene avere a portata di mano alcuni semplici accessori che possono far la differenza da un semplice guaio ad un guaio che ci fa restare a piedi.

- Cavi per l'accensione
- Raschiaghiaccio
- Sbrinatore per le serrature
- Guanti impermeabili
- Antigelo per il lavavetri
- Tessuto isolante per il parabrezza



Mini JCW Cabrio

Mini scopre anche la JCW

Stesso quattro cilindri 2,0 litri turbo da 231 Cv per la variante scoperta della John Cooper Works che offre prestazioni di assoluto spessore anche a cielo aperto

Arriverà in concessionaria giusto in tempo, o quasi, per la bella stagione la nuova variante scoperta della Mini più potente a listino. Parliamo della John Cooper Works Cabriolet equipaggiata con il medesimo 2,0 litri quattro cilindri TwinPower Turbo da 231 Cv e 320 nm di coppia massima della variante a tre porte, anche in questo caso abbinato di serie a un cambio manuale a sei rapporti o, a richiesta, a un cambio Steptronic sportivo sempre a sei rapporti. Malgrado il leggero aggravio di peso rispetto a quest'ultima, la variante cabrio pesa a vuoto 1.310 kg, il

classico 0 – 100 km/h è comunque assolto in soli 6,6 secondi, con il cambio manuale, il passaggio 80 – 120 km/h richiede soli 6,1 secondi e raggiunge una rispettabilissima punta massima di 242 km/h. In realtà questa nuova variante porta con sé una piccola primizia: la capote in tessuto è per la prima volta ad azionamento elettrico e, semplicemente premendo un pulsante, il soft top si apre e si chiude in circa 18 secondi. Potete azionare il comando anche durante la guida, ma solo sino a una velocità di 30 km/h, mentre la funzione di tetto scorrevole è attivabile a qualsiasi velocità. Sempre in tema di capote, per la prima

La verniciatura Rebel Green è specifica solo per la Mini JCW Cabrio, così come la capote con la Union Jack, disponibile come optional.





volta potete optare per quella con il motivo Union Jack tessuto, come vedete in foto. La nuova arrivata non fa poi davvero nulla per dissimulare la sua anima racing con paraurti sportivi, quello anteriore vede due prese d'aria laterali aggiuntive al posto dei tradizionali fendinebbia delle altre varianti, cerchi in lega specifici da 17 pollici nel design Track Spoke, optional ci sono anche quelli da 18", minigonne, doppio terminale di scarico centrale, fari a led con indicatori di direzione bianchi e luci posteriori sempre a led e, a richiesta, una verniciatura "rebel green" disponibile esclusivamente proprio per i modelli John

Cooper Works. Nel caso in cui decidiate di viaggiare a viaggiate a cielo aperto, la capacità del bagagliaio passa dai 215 litri standard, circa il 25% in più della precedente versione, a soli 160 litri. Rispetto alle altre Mini cabrio, sulla versione più potente troviamo inoltre molti equipaggiamenti specifici come i sedili sportivi con poggiapiedi integrati John Cooper Works rivestiti in pelle, il battitacco JCW, il volante sportivo, sempre rivestito in pelle, a tre razze con bilancieri del cambio Steptronic integrati e una grafica specifica per la strumentazione centrale solo per citarne alcuni. A

Il volante sportivo a tre razze in pelle è di serie, così come i sedili sportivi con poggiapiedi integrati e la grafica specifica dell'indicatore centrale.





Jaguar XF

Brillante integrale

Da primavera la berlina di prestigio della Casa inglese si arricchisce con il debutto delle versioni a quattro ruote motrici AWD, già disponibili sulle V6 a benzina, anche in abbinamento al raffinato motore turbodiesel Ingenium di 2,0 litri e 180 Cv. Cambio solo automatico a 8 rapporti

Jaguar ha arricchito la gamma della berlina Jaguar XF con la disponibilità delle versioni a trazione integrale in abbinamento al raffinato motore turbodiesel Ingenium a 4 cilindri 2.0 da 180 Cv. Il sistema, disponibile anche per i V6 a benzina 3,0 litri da 340 e 380 Cv, è lo stesso montato sulla nuova Suv F-Pace, secondo la Casa inglese consente di mantenere il feeling di guida della trazione posteriore, ricorrendo all'integrale, grazie al sistema elettronico di gestione, soltanto quando l'aderenza non è ottimale: le informazioni raccolte dall'Adaptive Surface Response consentono alla vettura di valutare in tempo reale il grip disponibile, provvedendo automaticamente a modificare nel modo più opportuno le regolazioni del motore e delle sospensioni. Più in dettaglio il sistema AWD Jaguar con torque on demand dispone dell'Intelligent Driveline Dynamics (IDD), una tecnologia di gestione di ultima generazione sviluppata interamente in casa. Lanciato sulla F-TYPE AWD, l'IDD offre il carattere e l'agilità

Il sistema di trazione integrale in dotazione alla XF è lo stesso che equipaggia la nuova Suv F-Pace.

della trazione posteriore, con la possibilità di trasferire esattamente la giusta quantità di coppia all'asse anteriore quando necessario, massimizzando le prestazioni e i benefici dinamici della trazione supplementare.

Il risultato è un notevole bilanciamento della vettura anche nelle guida su fondi stradali a precaria aderenza. L'IDD è integrato nel ripartitore e può applicare strategie di controllo pre-dittive e pre-attive, così come un controllo reattivo. L'IDD è anche collegato in rete con il Dynamic Stability Control (DSC), con il sistema di distribuzione della coppia e con il Jaguar Drive Control. Se l'IDD prevede che l'asse posteriore si stia avvicinando al limite di trazione disponibile, la coppia verrà trasferita all'asse anteriore. La coppia può anche essere trasferita all'asse anteriore per contribuire a ridurre il sovrasterzo nelle curve veloci, provvedendo a smorzare l'imbaradata. La XF AWD equipaggiata con il 2,0 litri a gasolio da 180 Cv e con il V6 di 3.0 da 340 e 380 Cv sarà disponibile solo con il cambio automatico a 8 marce. Per la td



da 180 Cv in versione integrale la Casa dichiara un consumo medio di 4,9 l/100 km. La velocità massima è di 222 km/h con accelerazione da 0 a 100 in 8,4 secondi. La coppia massima di 430 Nm del motore Ingenium da 180 Cv, una delle più elevate della categoria, viene erogata ad appena 1.750 giri al minuto, offrendo una notevole accelerazione ai medi regimi e brillanti prestazioni nella guida di tutti i giorni. Per le XF equipaggiate con trazione integrale AWD, la tecnologia dell'Adaptive Surface Response (AdSR) è in

grado di replicare le modalità Pioggia, Ghiaccio, Neve del Jaguar Drive Control e ottimizzare la mappatura dell'acceleratore, del cambio automatico e del sistema DSC a seconda del tipo di superficie stradale. Sviluppato a partire dalla premiata e rinomata tecnologia Terrain Response di Jaguar Land Rover, l'AdSR assicura che il veicolo sia configurato per sfruttare appieno la trazione disponibile, migliorando la sicurezza del guidatore anche nelle condizioni più difficili, come ad esempio le strade coperte da ghiaccio. **A**

Sopra, alcuni particolari stilistici della nuova XF 2.0 d AWD: la scritta posteriore, i gruppi ottici anteriori e i cerchi in lega. Su strada la 2.0 d AWD scatta da 0 a 100 in 8,4 secondi.





Hyundai

Amica dell'ambiente

Debutta a Ginevra la Ioniq, una nuova berlina ecologica concepita per ospitare tre differenti tipi di alimentazione: ibrida, ibrida plug-in oppure solo elettrica. La prima a esordire sarà l'ibrida equipaggiata con motore 1.6 GDI a benzina abbinato a un propulsore elettrico

E' il primo modello ecologico globale di Hyundai e verrà proposto come una vera e propria "tre-in-uno", visto che Hyundai venderà la Ioniq sia come un ibrido puro, sia come ibrida plug-in e infine come elettrica o EV. La prima versione a debuttare dovrebbe essere la variante ibrida, che anche esteticamente si presenta come una diretta concorrente della Toyota Prius. L'abitacolo come appare da un'altra immagine ufficiale, è quello tipico della più recenti Hyundai, ma con alcuni accenti di blu, mentre è disponibile un nuovo volante a fondo piatto e un quadro strumenti digitale. La gamma Ioniq nasce da una precisa scelta strategica, quella di equipaggiare un singolo modello con differenti propulsori: ibrido, 100% elettrico ed ibrido plug-in. Una vera première mondiale, con la Ioniq con motore ibrido 1.6 GDI benzina/elettrico scelta come la prima versione a giungere sul mercato internazionale. Il propulsore utilizzato per la nuova Ioniq ibrida è il nuovo 1,6 litri GDI serie "Kappa", sviluppato esclusivamente per i motori ibridi della Casa coreana, in grado di combinarsi perfettamente con l'inedita unità motrice elettrica. Erogano rispettivamente una potenza massima di 105 Cv (1.6 GDI) e 43.5 Cv (motore a magneti permanenti). In particolare, il nuovo 1.6 GDI raggiunge la miglior efficienza termica al mondo (40%). Testata e blocco motore sono ora distinti e separati per ottimizzarne il raffreddamento, mentre l'impianto d'iniezione diretta GDI ad alta pressione (200 bar) sfrutta inediti iniettori a 6 ugelli, ottimizzando ulteriormente il consumo di carburante e le emissioni di CO₂. Accanto a questo, vi è un'altra novità assoluta impiegata sulla Ioniq - rappresentata dalla batteria ai polimeri di litio ad alta capacità: regala prestazioni

eccezionali sia durante l'utilizzo che in fase di ricarica, ottimizzando il proprio contributo al motore durante la marcia e rigenerando rapidamente la carica necessaria. A gestire la potenza a disposizione è demandata la trasmissione DCT (doppia frizione), che esalta il piacere di guida della Ioniq grazie ad un'efficienza ai vertici della categoria (95,7% di trasmissione della potenza). Tutto ciò si traduce, per il proprietario, in una risposta rapida della vettura ad ogni necessità: ma anche e soprattutto in accelerazioni fluide, cambi-marcia regolari ed una dinamica di guida destinata a far apprezzare l'efficienza e i benefici della propulsione ibrida. Sotto l'originale design a cinque porte, Ioniq cela un telaio creato appositamente per ospitare tre differenti propulsori a basse emissioni. Si tratta di una struttura realizzata per il 53% in AHSS (Acciaio Avanzato ad Alta Resistenza), sapientemente abbinato al leggero alluminio: complessivamente, questa scelta ha fatto risparmiare 12.6kg (45%) nella produzione di componenti non strutturali come il cofano, il portellone posteriore ed altri elementi delle sospensioni. Nelle aree dove è invece necessario assorbire al massimo l'energia sprigionata in caso d'urto od incidente, è stato impiegato acciaio ad alta resistenza di ultimissima generazione. Questa nuova Hyundai fa delle maneggevolezza un punto di forza, con un comportamento dinamico che rende la Ioniq differente da ogni altra concorrente. Una guida reattiva e stabile in curva resa possibile dal posizionamento più basso e spostato verso l'asse anteriore delle batterie, per ottenere un baricentro il più basso possibile. Naturalmente, alla maneggevolezza di guida della Ioniq offre un valido contributo anche la sospensione posteriore Multilink con doppio braccio inferiore. **A**

La Ioniq, in alto, è una berlina compatta cinque porte. Più a sinistra la plancia che riprende il design delle Hyundai di ultima generazione.

Honda HR-V

Sicura e protettiva

Protagonista del mese di febbraio, la compatta crossover della Casa giapponese

A destra, il nostro tester: si chiama Samuele Mutton, è nato nel 1980 e vive in provincia di Treviso.

Honda HR-V arriva direttamente dal Giappone dove ha già conquistato un buon primato di vendite. Classificata come SUV per la sua somiglianza alla sorella più grande CR-V, questa compatta crossover dalle linee slanciate è ora in vendita anche in Europa, per ora solo nella versione 2 ruote motrici e in 2 motorizzazioni, un 1,6 litri Diesel da 120 Cv e un 1,5 litri benzina da 130 Cv, quest'ultimo opzionale con il rinomato cambio automatico CVT di Honda, versione tra l'altro oggetto del mio test.

Salendo, nei suoi 4,3m di lunghezza per 1,6 di altezza si nota subito che gli spazi non mancano, infatti il vano di carico con 5 passeggeri a bordo è di 470 litri mentre abbattendo i sedili posteriori, si arriva ad un volume di 1.533 litri su un unico piano. A bordo non si può non

notare la cura degli interni, i comandi del climatizzatore, in versione touch, sono di contorno a un monitor 7 pollici multifunzione con tecnologia a sfioro, che dà la possibilità di accedere ai variati servizi che Honda offre oltre che naturalmente connettersi al mondo esterno.

Alla guida ci si sente sicuri e protetti: sarà la sua forma muscolosa, ma la seduta alta offre un'ottima visibilità, HR-V inoltre, nelle versioni Elegance e Executive è attrezzata di un pacchetto d'assistenza alla guida 'ADAS'; sensori radar, videocamere anteriori e posteriori aiuteranno fornendo un'allarme di collisione frontale (FCW), il limitatore di velocità (ISL)



abbinabile anche con il (TSR) sistema di riconoscimento della segnaletica stradale, l'allarme di cambio corsia (LDW), e il sistema di gestione automatica dei fari abbaglianti (HSS); è invece di serie su tutti i modelli, il sistema di frenata attiva in città (City-Brake-Active System) il quale a velocità inferiori di 32Km/h azionerà automaticamente il sistema frenante nel caso avverrà un imminente rischio di collisione.

Sui sedili posteriori, 2 persone anche per lunghi viaggi stanno a loro agio: lo spazio per le gambe è abbondante, mentre il terzo posto purtroppo, come nella maggior parte di veicoli, è un po' trascurato, anche se pur sempre comodo.

Viaggiare con quest'auto quindi è veramente rilassante, unica cosa che mi ha lasciato un po' perplesso, è stata la potenza del motore che per motivi di strade e tempo non ho potuto sfruttare al meglio, pur avendo la possibilità di 'sganciare' il cambio automatico e di usarlo in modalità sequenziale con comandi al volante, quindi tirar fuori l'animo sportivo che Honda ha voluto offrire in questo veicolo nel rispetto delle emissioni e dei consumi dichiarati. **A**





Prove su

64

OPEL ASTRA
CDTi 136 Cv Innovation

76

PEUGEOT 308 GTI
270 Cv

86

RANGE ROVER EVOQUE
TD4 180 Cv HSE Aut. Dynamic

94

SKODA SUPERB WAGON
2.0 TDI 150 Cv DSG Ambition

102

HONDA JAZZ
1.3 Elegance Navi ADAS

102

Honda
Jazz

64
Opel Astra

86
Range Rover
Evoque

strada

76
Peugeot
308 GTi



PROVA SU STRADA

Opel Astra 1.6 CDTi 136 Cv S&S Innovation

A cuor leggero



Un motore più potente e un lavoro certosino di alleggerimento fanno della nuova media tedesca una delle vetture più efficienti della classe. Consumi da record, ottima guidabilità, ma anche prestazioni di tutto rispetto in rapporto alla cilindrata di soli 1,6 litri

di Fabio Suvero foto di Thomas Maccabelli

IDENTIKIT

CILINDRATA

1.598 CC

VELOCITÀ MAX*

208,9 KM/H

DA 0 A 100

8,974 SEC

PERCORRENZA MEDIA*

17,8 KM/L

PREZZO

25.500 EURO

* Dati rilevati

PRO&CONTRO

PRO

FRENATA

CONTRO

MOTORE RUMOROSO

A FREDDO



PROVA SU STRADA

Opel Astra 1.6 CDTi 136 Cv S&S Innovation





Le ruote da 17" non fanno più notizia, ma la possibilità di richiedere i fari a led rappresenta un valore aggiunto in questo segmento

Si capisce già dall'estetica che la nuova nata ha davvero poco da spartire con la già apprezzata versione precedente, ma anche la meccanica e le dotazioni dell'ultima nata segnano un deciso passo in avanti che la posiziona a livello

delle rivali più accreditate in un segmento tra i più competitivi del mercato. Basi pensare che il nuovo motore td di 1,6 litri è praticamente imbattibile nel rapporto prestazioni/consumi, ma anche l'equazione prezzo/qualità/dotazioni fornisce un risultato difficile da replicare da parte della concorrenza, che negli ultimi anni ha inseguito più lo stile e le dotazioni elettroniche piuttosto che non la difficile strada del contenimento del peso.

Come è fatta

I sedili avvolgenti e ampiamente regolabili in ogni direzione, il piccolo volante in posizione verticale e la corta leva del cambio fanno sentire perfettamente

integrati alla guida di una vettura molto facile da assimilare fin dai primi chilometri. Aiutano anche la semplicità dell'abitacolo e la logica ineccepibile con cui i comandi sono dislocati lungo la plancia, con l'ormai immancabile schermo touch screen molto intuitivo da gestire e completato da una serie di tasti fisici per richiamare immediatamente le funzioni di più frequente utilizzo. Non manca un portaoggetti protetto da una chiusura a saracinesca sul tunnel, mentre sulla consolle, immediatamente sotto i comandi dell'impianto di climatizzazione, è stato ricavato un incavo per trattenere uno smartphone o anche un più comune telefono cellulare. Nonostante le dimensioni esterne leggermente inferiori rispetto al modello precedente, l'abitabilità soddisfa sia davanti sia dietro, dove il pavimento pressoché piatto e il divano non eccessivamente sagomato non creano disagi quando si ha la necessità di viaggiare in cinque. Volendo essere pignoli si potrebbe muovere qualche critica nell'accessibilità posteriore a causa del padiglione discendente verso la coda, ma si tratta di un dettaglio, esattamente come il piccolo tasto dell'hazard in prossimità del passeggero, non immediato da individuare in caso di pericolo. Pur non spiccano in termini di capacità, il vano di

Sia i proiettori anteriori sia i gruppi ottici posteriori possono essere arricchiti con la tecnologia a led, con un sovrapprezzo rispettivamente di 1.300 e 200 euro. Per l'allestimento Innovation, le ruote in lega da 17 pollici a 5 razze sdoppiate sono di serie.

PROVA SU STRADA

Opel Astra 1.6 CDTi 136 Cv S&S Innovation





carico si fa invece apprezzare per la forma regolare e l'apprezzabile sviluppo in altezza, con l'unico limite del piano non perfettamente liscio quando si reclinano gli schienali posteriori e la capienza cresce da 370 a 1.210 litri.

Tecnica e sicurezza

La riduzione del peso è stato uno degli obiettivi prioritari dei progettisti, e il risultato si può sintetizzare in una cura dimagrante che va da un minimo di 120 kg fino a 200 a seconda della versione. La scocca nuda è stata infatti alleggerita del 20% (da 357 a 280 kg), mentre altri 50 kg sono stati risparmiati con l'impiego di acciai leggeri, ricorrendo a telai ausiliari più compatti e lavorando su sospensioni e freni, con questi ultimi che, dovendo rallentare

una massa inferiore, pesano 10 kg in meno. Altri accorgimenti hanno riguardato l'accorciamento dello sbalzo anteriore e di quello posteriore e la diversa linea di scarico, ma anche l'accoppiata cerchi/pneumatici ha ridotto la massa complessiva fino a 11,5 kg, mentre i nuovi sedili anteriori hanno assicurato un ulteriore risparmio di 10 kg. Modificato anche il motore turbodiesel di 1,6 litri, dalla potenza di 136 Cv e accreditato di emissioni di Co₂ inferiori ai 100 g/km. Per quanto riguarda la sicurezza, le dotazioni si sono ulteriormente arricchite, con una serie di dispositivi tra cui spiccano il riconoscimento dei cartelli stradali, l'avviso di involontario cambio di corsia, quello di rischio di tamponamento e quello dell'approssimarsi di eventuali veicoli nel cosiddetto angolo cieco degli specchietti retrovisori. Tra gli optional figurano poi

Volante in posizione verticale e sedili avvolgenti ben allineati alla pedaliera confezionano un posto guida ideale

PROVA SU STRADA

Opel Astra 1.6 CDTi 136 Cv S&S Innovation

FACCIA A FACCIA CON LE CONCORRENTI

(dati dichiarati)

Marca/modello	N° cilindri/pos.	Cilindrata (cc)	Potenza massima (Cv)	Coppia massima (Nm)	Vel. massima (km/h)	Accelerazione 0-100km/h (sec)	Consumo urbano (km/l)	Consumo extraurb. (km/l)	Consumo medio (km/l)	Lunghezza (cm)	Larghezza (cm)	Altezza (cm)	Capacità carico min./max. (litri)	Peso (kg)	Prezzo (Euro)	Automobilismo: prova pubblica
Opel Astra 1.6 CDTi 136 Cv S&S Innovation	4 L	1.598	136	320	205	9,6	22,2	28,6	25,6	437	180,9	148,5	370/1.210	1.350	25.500	02/16
Alfa Romeo Giulietta 1.6 JTDm-2 120 Cv Distinctive	4 L	1.598	120	320	195	10,5	20,0	29,6	25,6	435,1	179,8	146,5	350/1.150	1.310	26.150	—
Ford Focus 1.5 TDCi 120 Cv S&S Titanium X	4 L	1.499	120	270	193	10,5	23,3	29,4	26,3	436	182	147	363/1.148	1.343	25.500	—
Peugeot 308 BlueHDi 120 S&S Allure	4 L	1.560	120	300	196	11,6	23,3	31,3	27,8	425	180	145	420/1.300	1.260	24.700	—
VW Golf 1.6 TDI 110 Cv Comfortline 5p. B.M.Tech	4 L	1.598	110	250	195	10,5	22,2	29,4	26,3	426	179	144	343/1.233	1.299	25.000	—

anche il cruise control con limitatore di velocità, il sistema per il parcheggio automatico e la telecamera posteriore con schermo a colori.

Su strada

All'inizio lasciano un po' perplessi il ticchettio del motore a gasolio e la sua non eccelsa fluidità di funzionamento, poi, man mano che la temperatura del liquido refrigerante sale, i toni dei 4 cilindri a gasolio si smorzano e si apprezza la generosa disponibilità di un motore che all'occorrenza sa essere molto progressivo nell'erogazione, ma quando si affonda il piede sull'acceleratore sfodera una grinta inaspettata. Del resto i numeri non smentiscono certo la sensazione che si prova al volante, sia per quanto riguarda la potenza rilevata al banco, di 140,1 Cv contro i 136 promessi dalla Casa, sia per un'accelerazione sensibilmente migliore rispetto a quella dichiarata, come testimoniano puntuali gli 8,974 secondi rilevati sullo 0-100 km/h in luogo dei 9,6" promessi dalla Casa. Di grande spessore anche la velocità massima effettiva che sfiora i 210 km/h, un dato davvero sorprendente anche in rapporto alla concorrenza, visto che, per esempio, un punto di riferimento come la VW Golf 2.0 TDI da 150 Cv con cambio a doppia frizione DSG stacca 8,54"

sullo 0-100 km/h e raggiunge 209,7 km/h di velocità massima. Una media turbodiesel di 1,6 litri con le prestazioni di un 2.000 cc quindi, ma caratterizzata da consumi non solo inferiori rispetto a quelli delle più efficienti 2 litri a gasolio, ma addirittura migliori dei meno potenti 1.600 cc, come conferma la percorrenza media rilevata di 17,8 km/litro, non solo molto più elevata nel confronto con i 14,4 km/litro della Golf 2.0 TDI, ma anche leggermente migliore in rapporto ai 17,6 km/litro della Peugeot 308 1.6 R-HDi da 115 Cv, un vero e proprio punto di riferimento sul fronte dell'efficienza. Parlando di numeri, una doverosa citazione meritano poi gli spazi di frenata, sempre ai vertici della classe, ma anche in tema di piacere di guida e sicurezza attiva la media tedesca si colloca a pieno titolo sul podio virtuale. Merito di un avanstroppo molto incline a cambiare rapidamente direzione, di uno sterzo pronto nella risposta a tutte le andature e di un cambio manuale dai rapporti ben scalati, oltre che molto morbido e rigoroso negli innesti delle 6 marce. Tralasciando la già accennata rumorosità del motore a freddo e in piena accelerazione, anche sul fronte del confort di marcia il giudizio finale è ampiamente positivo in virtù dell'abitacolo ben insonorizzato e della buona risposta delle sospensioni sullo sconnesso. □

La nuova Astra è molto curata nell'aerodinamica, con un CX di 0,285, ovvero 0,04 punti in meno rispetto al modello precedente. A destra, i sedili anteriori regolabili anche in altezza, il divano, accogliente anche per il terzo passeggero e il vano bagagli, molto sviluppato in altezza. A schienali reclinati si genera però uno scalino che compromette la regolarità del piano di carico.





DOTAZIONI DI SERIE

Abs+Ebd	
Alzacristalli elettrici anteriori e posteriori	
Air bag (6)	
Bracciolo centrale anteriore regolabile con vano portaoggetti	
Cerchi in lega leggera 5 razze 17"	
Chiusura centralizzata con telecomando	
Cinture di sicurezza anteriori e posteriori con doppio pretensionatore	
Climatizzatore automatico bi-zona	
Comice finestri e griglia anteriore cromate	
Cruise control con limitatore	
Fari fendinebbia	
Hill Start Assist	
Interior Light Pack	
Luci freno adattive	
Luci diurne a led	
Montante centrale nero laccato	
Navi 900 IntelliLink touch screen 8"+Bluetooth+Apple Car Play+Usb+Aux-In	
Opel Eye	
Opel OnStar chiamata emergenza+assistenza stradale+hot spot wi-fi	
Predisposizione Isofix posteriore	
Retrovisori esterni regolabili+riscaldabili+ripiegabili elettricamente	
Rivestimenti in tnto pelle Morrocana e tessuto Athena	
Sedili anteriori regolabili in 6 direzioni+supporto lombare lato guidatore	
Sedili posteriori abbattibili 60/40	
Sensori di parcheggio anteriori e posteriori	
Sight&Light Pack sensore luci e pioggia+retrovisore fotocromatico	
Sistema antisbandata Esp Plus con Traction Control Plus	
Sistema di monitoraggio pressione pneumatici	
Sistema Prs di sganciamento pedaliera in caso d'urto	
Soglie battitacco Opel	
Spoiler posteriore in tinta carrozzeria	
Tasche su schienali sedili anteriori	
Volante regolabile in pelle tre razze+comandi radio+telefono+cruise control	

DOTAZIONI OPZIONALI

Advanced Park Assist II	620 euro
Antifurto	355 euro
Barra Power Flex	90 euro
Cerchi in lega leggera 18"	450 euro
Diffusore aromi AirWellness per barra PowerFlex	50 euro
Doppia porta Usb posteriore	40 euro
Fari posteriori a led	200 euro
Gancio traino rimovibile	700 euro
Garanzia aggiuntiva Flex Care	da 350 a 750 euro
IntelliLux led fari anteriori adattivi a led	1.300 euro
Interni in pelle Siena II Jet Black	1.800 euro
Lettore Cd	150 euro
Open & Start sistema di accesso e avviamento senza chiave	350 euro
Radio Dab+ ricevitore segnale digitale	100 euro
Ruotino di scorta	150 euro
Ruota di scorta	200 euro
Versatility Pack sedili post. abbattibili 40/20/40+bracciolo post.	250 euro
Sedile guidatore AGR Wellness	500 euro
Sistema di riscaldamento rapido QuickHeat	275 euro
Supporto universale smartphone per barra PowerFlex	45 euro
Smoker Pack	55 euro
Telecamera posteriore	255 euro
Tetto apribile scorrevole	915 euro
Vernice Brilliant	350 euro
Vernice metallizzata	670 euro
Vetri posteriori oscurati	230 euro

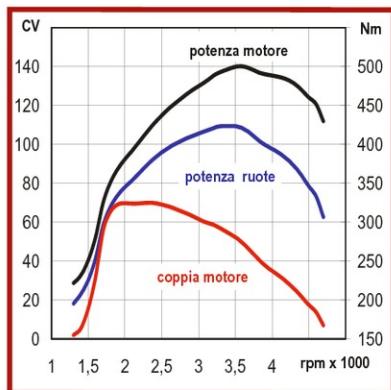
N.B. In grassetto gli accessori presenti sull'auto provata

PREZZO DELLA VETTURA PROVATA

28.230 euro

I risultati del Centro Prove

AL BANCO PROVA



Le curve di potenza e coppia ricavate durante la prova sul banco a rulli mostrano un andamento molto progressivo e lineare con una crescita costante da basso regime fino a raggiungere i valori massimi registrati, che sono un po' più alti di quanto dichiarato dalla Casa. Moderata la flessione una volta superato il regime ideale di sfruttamento. Abitacolo bene insonorizzato.

POTENZA MASSIMA

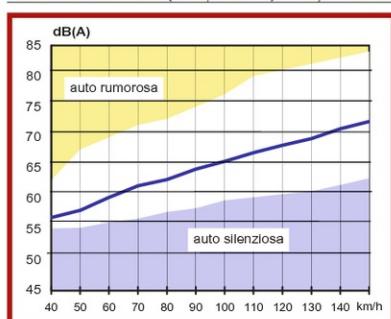
al motore: (Cv 136) Cv 140,1 a 3.580 giri/min
alle ruote in V: Cv 109,4 a 3.400 giri/min

COPPIA MASSIMA

Nm: (Nm 320) 325,1 a 2.340 giri/min

RUMOROSITÀ

a 90 km/h: 64,8 decibel
a 130 km/h: 69,8 decibel
a 150 km/h: 72,6 decibel
a velocità massima (208,9 km/h): 80,9 decibel



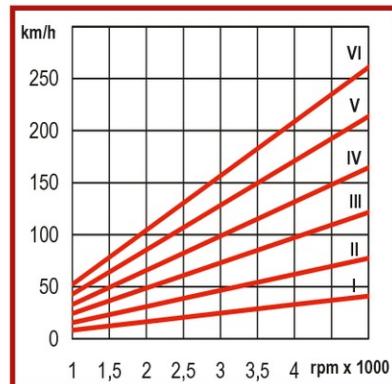
LE MISURE ESTERNE (IN CM)



LE MISURE INTERNE (IN CM)

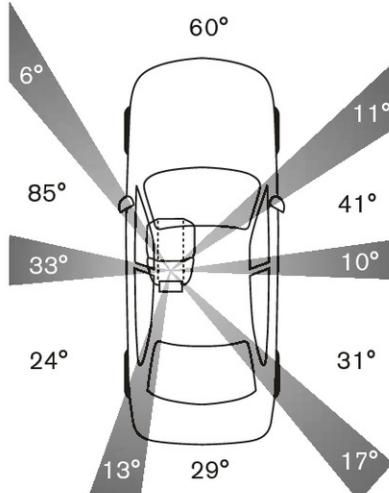


VELOCITÀ IN OGNI MARCIA



VISIBILITÀ

Totale angoli visibili 270°
Totale angoli bui 90°



GIUDIZIO: DISCRETO Il padiglione spiovente e la linea di cintura che sale verso il posteriore creano una zona d'ombra piuttosto ampia, ma la percezione degli ingombri resta accettabile.

INCONVENIENTI

Nel corso dei nostri test, sia su strada sia al nostro Centro Prove, non sono stati riscontrati inconvenienti, né si sono verificati guasti.



VELOCITÀ MASSIMA

In VI a 4.000 giri/min.
valore medio 208,5 km/h
valore massimo (km/h 205) 208,9 km/h

ACCELERAZIONE

0-50 km/h	3,342 sec.
0-70 km/h	5,085 sec.
0-90 km/h	7,586 sec.
0-100 km/h (9,6 sec.)	8,974 sec.
0-130 km/h	14,836 sec.
0-150 km/h	20,586 sec.
0-400 metri	16,559 sec.
Velocità d'uscita km/h	136,80
0-1.000 metri	30,360 sec.
Velocità d'uscita km/h	171,30

RIPRESA IN V MARCIA

50-80 km/h	7,004 sec.
80-100 km/h	3,570 sec.
100-120 km/h	3,922 sec.
120-140 km/h	4,941 sec.
140-160 km/h	6,448 sec.
160-180 km/h	---
1.000 metri da 50 km/h	30,678 sec.
Velocità d'uscita km/h	170,40

RIPRESA IN VI MARCIA

80-100 km/h	4,878 sec.
100-120 km/h	5,266 sec.
120-140 km/h	6,172 sec.
140-160 km/h	7,837 sec.
160-180 km/h	---
1.000 metri da 80 km/h	27,803 sec.
Velocità d'uscita km/h	166,80

FRENATA

da 70 km/h	17,9 metri
da 90 km/h	29,5 metri
da 100 km/h	36,4 metri
da 120 km/h	52,1 metri
da 130 km/h	61,0 metri
da 150 km/h	80,9 metri
da 180 km/h	114,9 metri

CONSUMI

Urbano	15,9 km/litro
Extraurbano	20,8 km/litro
Autostradale	16,8 km/litro
medio	17,8 km/litro

SCARTI AL TACHIMETRO

VELOCITÀ INDICATA	VELOCITÀ REALE
50 km/h	46,4 km/h
90 km/h	85,1 km/h
130 km/h	124,2 km/h
150 km/h	143,5 km/h
215 km/h (velocità massima)	208,9 km/h

PESO IN ORDINE DI MARCIA

Totalle	1.323,0 kg
Asse anteriore	62,3% - 824,5 kg
Asse posteriore	37,7% - 498,5 kg

DIAMETRO DI STERZATA

Muri/marciapiedi 11,38/10,96 metri

CONDIZIONI DEL TEST

Temperatura	19,4°C
Pressione	983 hpa
Umidità	65,5%
Pneumatici	Bridgestone Turanza 225/45 R 17 91 V

Tra parentesi i valori dichiarati dal costruttore

Opel Astra 1.6 CDTi 136 Cv S&S Innovation



IL VERDETTO

linea	8,0	E' cambiata parecchio rispetto al modello precedente, ma il design resta sempre piuttosto classico e convenzionale.
posto di guida	8,0	In breve tempo si raggiunge la posizione più congeniale, con lo schienale regolabile in modo continuo e la seduta registrabile anche in altezza.
ergonomia dei comandi	8,5	Tutte le funzioni sono intuitive da gestire, anche per quanto riguarda il sistema di infotainment touch screen integrato da tasti convenzionali.
efficienza climatizzatore	8,5	Impianto esente da critiche, soprattutto per quanto riguarda la stabilità nel mantenere la temperatura. Lento in caso di temperature basse.
abitabilità anteriore	8,0	Misure allineate a quelle delle rivali di riferimento che assicurano una sistemazione comoda per passeggeri di ogni statura.
abitabilità posteriore	8,0	Il padiglione discendente non facilita l'accessibilità, ma lo spazio soddisfa, anche in virtù dello scarso ingombro del tunnel sul pavimento.
capacità bagagliaio	8,0	La capienza dichiarata non figura ai vertici della classe, ma il vano è ben sfruttabile, oltre che discretamente sviluppato in altezza.
visibilità	7,5	Qualche zona d'ombra nella zona di coda non influenza certo su un giudizio comune nel complesso soddisfacente.
motore	8,5	Pronto, generoso in termini di potenza e coppia, è un po' ruvido, soprattutto a freddo, quando risulta anche un po' rumoroso.
cambio	9,0	Innesti molto morbidi e precisi per un comando che non manifesta impuntamenti. Frizione non leggerissima da azionare.
sterzo	8,5	Sensibile e rigoroso a tutte le andature, è piuttosto servoassistito ma senza per questo risultare avaro di informazioni in velocità.
freni	9,0	Non sono solo gli spazi di arresto a spiccare, ma convincono anche modulabilità e resistenza alla fatica nell'uso prolungato.
tenuta di strada	8,5	Agile e reattiva, soddisfa anche nella guida più spigliata grazie soprattutto alla prontezza di risposta nei cambi di direzione.
stabilità	8,0	Molto difficile mandare in crisi il retrotreno, progressivo nelle reazioni anche in caso di brusco cambio di direzione in velocità.
accelerazione	8,5	Tempi molto buoni per una media 1.6 a gasolio, anche se accreditata di una potenza massima di 136 Cv (140,1 al banco).
ripresa	8,5	Nonostante gli ultimi rapporti piuttosto lunghi del cambio, la Astra guadagna rapidamente velocità in virtù della notevole coppia erogata.
velocità massima	9,0	Sfiorare i 210 km/h significa posizionarsi a livello delle migliori 2 litri td della classe: 209,7 km/h per la VW Golf 2.0 TDI da 150 Cv.
consumo urbano	9,5	Difficile trovare vetture di pari categoria migliori, anche scegliendo tra quelle meno potenti rispetto alla nuova Astra.
consumo autostradale	9,5	L'efficienza del motore e la cura aerodinamica si riassumono in un solo dato: 16,8 km/litro rilevati ad andatura stabilizzata.
confort	8,0	Un lieve rombosità del motore non intacca un quadro complessivo più che buono, anche per quanto riguarda la marcia sullo sconnesso.
dotazioni di serie	8,5	L'allestimento Innovation è molto ricco e include anche navigatore satellitare, cerchi in lega da 17" e sensori di parcheggio.
finiture	8,0	Migliorata la qualità di gran parte delle plastiche interne, ma anche assemblaggi e finiture non prestano il fianco a critiche.
prezzo	8,0	Rapporto qualità prezzo interessante alla luce della ricca dotazione di serie e della sofisticazione dei contenuti tecnici.

8,4 votazione media

I DATI DELLA CASA

Motore

Ciclo Diesel, anteriore trasversale, euro 6, 4 cilindri in linea, 5 supporti di banco. Distribuzione bialbero in testa, 16 valvole. - Monoblocco e testata in lega leggera. - Raffreddamento a liquido. - Alimentazione a iniezione diretta common rail, turbocompressore a gas di scarico, intercooler. - Catalizzatore ossidante. - Potenza max 136 Cv (100 kW) da 3.500 a 4.000 giri/min. - Potenza specifica 85,1 Cv/litro (62,6 kW/litro). - Coppia max 320 Nm (32,6 kgm) da 2.000 a 2.250 giri/min. - Cilindrata 1.598 cc; alesaggio 79,7 mm; corsa 80,1 mm. - Circuito di raffreddamento n.d.; olio motore 5,5 litri. Alternatore 140 A, batteria 75 Ah.

Trasmissione

Trazione anteriore. Frizione monodisco a comando idraulico. Cambio manuale 6 marce. Rapporti: I° 3,820, II° 2,160, III° 1,350, IV° 0,960, V° 0,770, VI° 0,610. RM 3,550. Rapporto finale 3,650.

Autotelaio

Avantreno a ruote indipendenti tipo McPherson montanti telescopici, bracci inferiori, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici. Retrotreno a ruote interconnesse, parallelogramma di Watt, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici. Barra stabilizzatrice anteriore e posteriore. Sterzo a cremagliera con servocomando elettrico. Freni anteriori a disco auto-ventilanti, posteriori a disco, sistema antibloccaggio. Cerchi ruota 7,5Jx17"; pneumatici 225/45 R 17. Ruota di scorta: kit di riparazione.

Carrozzeria

5 porte, 5 posti. Capacità serbatoio 48 litri.

Dimensioni e pesi

Passo 266,2 cm; carreggiata anteriore 154,8 cm; carreggiata posteriore 156,5 cm. - Lunghezza 437 cm; larghezza 180,9 cm; altezza 148,5 cm. - Peso in ordine di marcia 1.350 kg; a pieno carico 1.875 kg; rimorchiabile 1.500 kg. - Capacità bagagliaio 370/1.210 litri.

Prestazioni

Velocità massima 205 km/h. - Accelerazione 0-100 km/h 9,6 secondi. - Rapporto peso/potenza 9,9 kg/Cv (13,5 kg/kW). - Consumo urbano 4,5 litri/100 km (22,2 km/litro); extraurbano 3,5 litri/100 km (28,6 km/litro); combinato 3,9 litri/100 km (25,6 km/litro).

Prezzo base di listino

25.500 Euro - garanzia: vettura 2 anni/km illimitati - verniciatura 2 anni/km illimitati.

PROVA SU STRADA - LA PROVA DEL LETTORE
Opel Astra 1.6 CDTi 136 Cv S&S Innovation

Anche questo mese le pagine di Automobilismo ci consentono di interagire con voi appassionati grazie alla nostra iniziativa "La prova del lettore",

che sta riscuotendo notevole successo. Per diventare tester per un giorno del nostro mensile è sufficiente inoltrare una mail indicando nome, cognome e numero di

telefono all'indirizzo di posta elettronica provalettore@edisport.it e spiegare in sintesi le ragioni per cui siete così entusiasti del mondo auto.
A.P.

IL LETTORE

Christian Trabucchi

La prova della nuova Opel Astra, questo mese è appannaggio di un broker creditizio milanese 22enne che ci ha scritto mosso dalla sua passione per il mondo automotive, che lo accompagna fin dalla più giovane età. Oggi Christian guida un'Alfa Romeo MiTo, con la quale percorre circa 25.000 chilometri all'anno sia per i suoi impegni di lavoro sia per il tempo libero. Affascinato specialmente dal design dell'automobile, il nostro lettore predilige lo stile italiano, che ritiene essere all'avanguardia ma riconosce come la qualità e la solidità del prodotto tedesco siano di un livello superiore.

QUALITÀ E RIGORE



Ho una naturale predilezione per lo stile italiano, che ritengo sia tutt'oggi quello che meglio comunica il concetto di "bello" per quanto riguarda l'estetica di una vettura. Le nostre automobili esprimono uno spiccato senso di dinamicità e modernità che secondo me è difficilmente uguagliabile dalle altre Case europee, americane o asiatiche. E mi riferisco al look delle macchine di grande produzione, quelle che devono raggiungere elevati numeri di vendita. Proprio come questa Opel Astra che esce dagli schemi perché, a parte la tinta della carrozzeria che non mi piace (a questo azzurro avrei preferito un bel nero metallizzato), la vettura è bella, per certi versi sportiva grazie alla sua fiancata sinuosa ma dalle proporzioni equilibrate. Più in dettaglio, trovo che la porzione meglio riuscita sia proprio la zona dell'avantreno, con il cofano spiovente, i fanali rastremati e il parabrezza raccordato alla carrozzeria. Il padiglione prosegue quasi senza soluzione di fine e si chiude nella coda spiovente, forse la parte meno personale della vettura ma gradevole a livello estetico. Una volta a bordo si percepisce la qualità e razionalità tedesca. I

materiali plastici e i rivestimenti dei sedili sono robusti e perfettamente assemblati, tutti i comandi sono a portata di mano e di facile utilizzo. Il touch screen a centro plancia, permette di comandare quasi tutte le funzioni di bordo, è ampio e molto sensibile al tatto e il sistema infotainment è dotato della moderna tecnologia Car Play per connettere lo smartphone e utilizzarne tutte le applicazioni già installate. Menzione speciale al volante, che offre un'impugnatura perfetta per spessore della corona e piacere nello stringerlo fra le mani. I sedili offrono un buon contenimento anche se la zona lombare rimane un po' troppo incassata per i miei gusti nonostante il tentativo di trovare la migliore regolazione possibile. Lo spazio a bordo è ampio, sia davanti sia dietro. In tal senso, ritengo che il quattro cilindri millesimi TD da 136 Cv e 320 Nm rappresenti un buon compromesso. Le prestazioni sono apprezzabili ed espresse in maniera lineare con una spinta energica che consente di muoversi sia in fase di sorpasso sia di allungo su strade più scorrevoli. La macchina è reattiva al comando dell'acceleratore e si lascia condurre facilmente, è concreta su strada con reazioni sempre sincere anche forzando un po' la mano. Le sospensioni filtrano le sconnesioni stradali ma permettono di conservare il giusto feeling di guida, aiutate da uno sterzo abbastanza comunicativo. L'Astra offre una guidabilità precisa, con traiettorie regolari, senza bisogno di correzioni. Il cambio manuale a sei rapporti è scalato perfettamente oltre a portare in dote una leva ergonomica, innesti definiti e ben contrastati. L'impianto frenante è efficace anche se sollecitato, forse il pedale ha una corsa lunga ma rimane modulabile e l'intensità della frenata è proporzionale alla pressione esercitata sul comando. Se dovessi dare un voto alla nuova Astra le assegnerei un bell'otto perché rispecchia tutto quanto un cliente si aspetta da una Opel e cioè robustezza, razionalità, buone doti di guida e oggi anche un look moderno. Il prezzo di questa versione, però, è abbastanza elevato in rapporto alla dotazione di accessori che monta di serie. Detto questo, sarei disposto a spendere qualche cosa di più ma per averla full optional e in linea con i miei desideri. **A**



BARCHE DA SOGNO

> Vela e MOTORE

BARCA
per tutti

MOTOCICLISMO

Fuori

MOTO
CICLO
SPORTGli speciali di
MOTOCICLISMO

TENNIS

RUNNER'S

Men's Health

automobilismo
DEPOCA

Automobilismo

evo

Vela e MOTORE

catamarani.velaemotore.it - www.velaemotore.it

Vela e MOTORE

€ 6,00

FEBBRAIO 2016

mensile - anno 94

IN VENDITA ANCHE SU

Disponibile su App Store

Disponibile su Google play



**PASSIONE
FISHERMAN**
Guida alla scelta
con i consigli
per pescare
dalla barca



SALONI METS, PARIGI, BERLINO
60 novità in anteprima

IL NOSTRO TEST

Wauquiez 48 PS
un blue water per
navigare dove vuoi

ABBIAMO PROVATO

- ✓ Wauquiez 48 Pilot Saloon
- ✓ Comet Cat 37
- ✓ Dominator 800
- ✓ Ranieri Cayman 26 ST
- ✓ Selva Emotion Line 570
- ✓ Quicksilver Arvor 810
- ✓ Boston 240 Dauntless

OGNI MESE IN EDICOLA, TUTTI I GIORNI ON LINE

WWW.VELAEMOTORE.IT

ED
EDISPORT

PROVA SU STRADA

Peugeot 308 GTi 270 Cv



ramp

**IDENTIKIT****CILINDRATA**
1.598 CC**VELOCITÀ MAX***
249,7 KM/H**DA 0 A 100**
6,002 SEC**PERCORRENZA MEDIA***
13,0 KM/L**PREZZO**
35.150 EURO

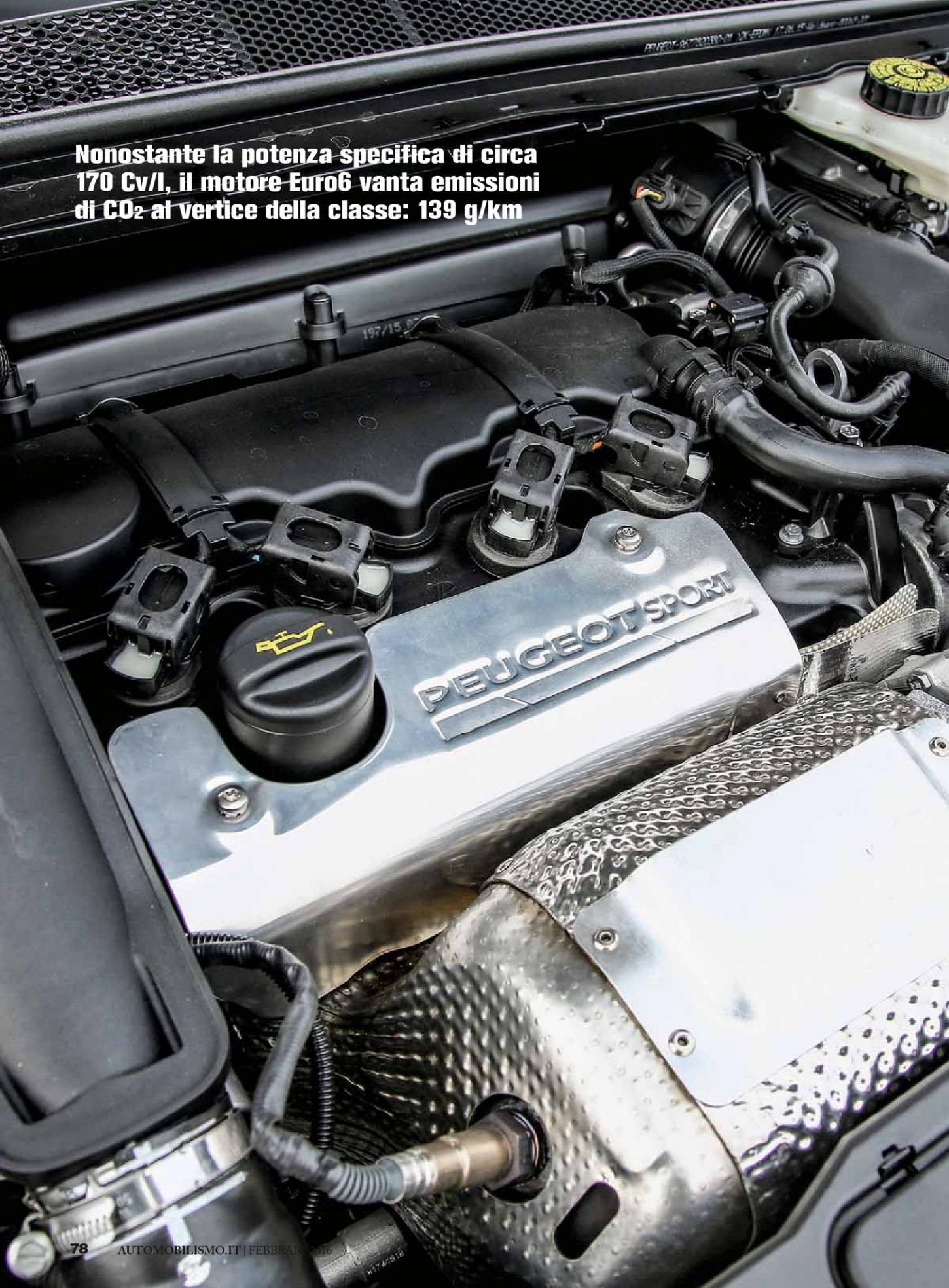
* Dati rilevati

PRO&CONTRO**PRO****FRENATA****CONTRO**CORSIA LUNGA DELLA
LEVA DEL CAMBIO

Sembra quasi una 308 come le altre, ma sotto il cofano c'è il motore 1.6 turbo da 270 Cv della RCZ R. Non sono solo i 6" rilevati nello scatto da 0 a 100 km/h e i 250 km/h di velocità massima a sorprendere, ma anche un assetto talmente piatto e reattivo da adattarsi perfettamente alla pista

Fabio Suvero foto Lorenzo Marcinnò

Leone ante



**Nonostante la potenza specifica di circa
170 Cv/l, il motore Euro6 vanta emissioni
di CO₂ al vertice della classe: 139 g/km**

PROVA SU STRADA

Peugeot 308 GTi 270 Cv



'estetica non si fa notare troppo, ma i 270 Cv che stanno sotto il cofano scalpitano ad ogni pressione del gas. Il motore ha infatti coppia da vendere ai bassi regimi, allunga fino a quasi 7.000 giri e, accoppiato ai rapporti ravvicinati del cambio manuale a 6 marce, assicura accelerazioni di tutto

rispetto, anche grazie al differenziale autobloccante che non crea troppi problemi nel trasmettere tutta questa "cavalleria" attraverso le ruote anteriori. La sportiva francese non impone poi eccessivi sacrifici dal punto di vista del confort, penalizzato solo dalla taratura molto rigida delle sospensioni, che assicura però un comportamento talmente gratificante in curva da non disdegno qualche gradevole digressione in pista.

Come è fatta

Si distingue dalle 308 normali senza farsi notare troppo la GTi, impreziosita dal generoso estrattore d'aria posteriore associato a due grossi terminali di scarico, oltre che dai bellissimi cerchi da 19" e da qualche appendice aerodinamica appena accennata. Nell'abitacolo sono invece i sedili sportivi griffati Peugeot Sport a catturare immediatamente l'attenzione; sono in posizione un po' troppo rialzata ma vantano una regolazione molto precisa degli schienali. Come per le altre Peugeot di recente produzione, i pareri relativi alla posizione di guida sono contrastanti: chi ama regolare in basso il volante apprezzerà il suo diametro ridotto che evoca il mondo delle corse, mentre quelli che prediligono una posizione più rialzata del piantone di sterzo lamentteranno il fatto che la corona del volante oscurerà parte della strumentazione, collocata in alto per non distogliere l'attenzione dalla guida. Così come un po' di abitudine richiede la gestione dell'impianto di climatizzazione completamente affidata allo schermo tattile al centro della plancia, visto che gli unici tasti fisici sono di fatto quelli per regolare il volume della radio, attivare il lunotto termico, la chiusura centralizzata e i lampeggiatori di emergenza. Dietro la leva del cambio ci sono comunque anche il pulsante per avviare e arrestare il motore, oltre a quello Sport, che una volta premuto cambia anche la colorazione della strumentazione da bianca a rossa; appaiono inoltre delle indicazioni supplementari che informano su pressione di sovralimentazione e dati di potenza e coppia erogati.

Tecnica e sicurezza

Sotto il cofano della 308 più potente a listino si trova lo stesso motore della RCZ R, caratterizzato da una potenza specifica di circa 170 Cv/litro e sottoposto a numerose modifiche meccaniche a favore di prestazioni

PROVA SU STRADA

Peugeot 308 GTi 270 Cv



Il pilota



Precisa e divertente

Sin dalle prime curve del Circuito Tazio Nuvolari emerge cristallino il lavoro di messa a punto svolto dalla Peugeot Sport; rispetto alla GT da cui deriva nota un carattere ben più aggressivo. Il motore eroga 270 Cv a 6.000 giri con una coppia di 300 Nm disponibile tra i 1.900 e i 5.000 giri: energico in basso, è dotato di un buon allungo per la tipologia di propulsore e non trovo traccia di turbo lag. Vista l'ampia forchetta di giri utilizzabili, nella parte più guidata della pista posso concentrarmi sulle traiettorie migliori senza dover ricorrere continuamente al cambio manuale a sei rapporti. Comando che risulta comunque preciso negli innesti e con una buona rapportatura, avrei soltanto preferito una corsa della leva più breve. L'assetto è tendenzialmente neutro e l'auto risulta sempre facile anche con l'Esp completamente disabilitato, buona la capacità di assorbimento dei cordoli, così come la precisione dell'avantreno in percorrenza di curva. Notevole la trazione in uscita assicurata dal differenziale autobloccante Torsen con slittamento limitato al 35% e dalle gomme 235/35 Michelin Pilot Super Sport montate su cerchi da 19 pollici. In inserimento il posteriore è misurato e copia diligentemente la traiettoria impostata, in questo frangente una reattività maggiore con un accenno di sovrasterzo è auspicabile per far voltare più velocemente l'auto e rendere la guida più gratificante. Lo sterzo è ottimamente tarato, accurato e diretto mi permette di capire con precisione cosa fanno le ruote anteriori. Consistente l'impianto frenante Alcon con dischi in acciaio baffati da ben 380 mm all'anteriore e 268 mm al posteriore, il bite iniziale è rassicurante con una piacevole solidità del pedale che non viene meno neppure dopo svariati giri, ben regolato l'Abs. Anche a bordo si respira l'aria Peugeot Sport, la posizione di guida è corretta anche grazie ai sedili anatomici in Alcantara ed il volante sportivo può vantare una perfetta impugnatura; peccato soltanto che nasconde parte del cruscotto.

Tommy Maino





e affidabilità. Il monoblocco è infatti stato rinforzato adottando un particolare trattamento termico, il turbocompressore twin scroll è più grande e impiega una wastegate specifica, i collettori di scarico in acciaio sono stati ridisegnati e i pistoni forgiati sono raffreddati da 2 ugelli che inviano olio in pressione. Anche le bielle sono state irrobustite e associate a cuscinetti rivestiti in polimero, così come i bulloni delle bielle stesse sono rinforzati. Come per la RCZ R non manca il differenziale autobloccante Torsen per ottimizzare la trazione, mentre l'assetto beneficia di molle a ammortizzatori irrigiditi, oltre che di nuove geometrie che aumentano la campanatura delle ruote anteriori da -06° a -1,67°. La rigidità dell'articolazione del triangolo posteriore è cresciuta invece da 110 a 1.800 daN/mm, mentre la barra antirullo anteriore è stata ammorbidente per migliorare il bilanciamento con il retroreno. Le

ruote da 19 pollici di serie sono associate a pneumatici Michelin Super Sport nella misura 235/35, mentre l'impianto frenante impiega dischi anteriori da 380 mm montati su coppe in alluminio e associati a pinze 4 pistoncini; i dischi posteriori misurano invece 268 mm.

Su strada

Il primo aspetto che colpisce alla guida della 308 GTi è il motore, più che altro per la prontezza di risposta ai comandi dell'acceleratore, a cui segue una spinta talmente vigorosa da far presto dimenticare la cilindrata di soli 1,6 litri. In genere poi i motori turbo perdono grinta al crescere del regime di rotazione, ma anche da questo punto di vista il piccolo 4 cilindri sovrallimentato stupisce, visto che l'ascesa dell'ago del contagiri viene interrotta dal limitatore che "taglia" poco prima dei 7.000 giri. La progressione viene poi

In alto, la plancia ha un rivestimento diverso rispetto a quello delle altre 308 e si distingue per le cuciture rosse, presenti anche sul volante e sulla cuffia del cambio. Sopra a sinistra, la strumentazione, illuminata di rosso dopo aver premuto il tasto Sport, che fa apparire anche pressione del turbo e potenza e coppia erogate.

PROVA SU STRADA

Peugeot 308 GTi 270 Cv



I sedili sportivi rivestiti in Alcantara dominano l'abitacolo della 308 GTi, caratterizzato da una buona disponibilità di spazio anche nella zona posteriore.



esaltata dai rapporti molto ravvicinati del cambio manuale a 6 marce, sempre preciso e puntuale negli innesti nonostante la corsa piuttosto ampia della corte leva. Le sensazioni forti che si provano alla guida di questa "super" 308 vengono confermate dai numeri rilevati dal nostro Centro Prove, che indicano 6 secondi netti nel passaggio da 0 a 100 km/h e una velocità massima che sfiora i 250 km/h promessi dalla Casa. Ma la 5 porte francese non è solo motore, visto che anche l'assetto recita un ruolo primario nella guida più spigliata. Gli inserimenti in traiettoria sono sempre molto pronti e precisi, così come il grip garantito una volta in appoggio colloca la 308 tra le vetture più gratificanti della classe. Una trazione anteriore poco sottosterzante al limite, che cambia volentieri direzione sfruttando i trasferimenti di carico, visto che a un alleggerimento del gas in percorrenza di curva corrisponde una perdita di aderenza del posteriore che aiuta a chiudere la traiettoria. Con l'Esp disattivato il sovrasterzo diventa piuttosto marcato solo a gomme fredde, perché altrimenti le reazioni della coda sono solo accennate e si correggono con piccoli movimenti del volante. Uno sterzo pronto nelle reazioni e preciso a tutte le andature nonostante una taratura piuttosto morbida da assimilare durante i primi chilometri di guida. Nonostante la presenza del differenziale autobloccante le reazioni del volante sono appena avvertibili in piena accelerazione, dove la trazione non manca mai, anche in uscita dalle curve da seconda marcia. Degno di nota anche il comportamento



dell'impianto frenante, non solo garante di spazi di arresto molto brevi, ma caratterizzato anche da una notevole resistenza alla fatica nell'uso più gravoso, Nonostante la sua indole dichiaratamente sportiva, la 308 non disdegna comunque l'uso quotidiano, dove si fa apprezzare per la progressività con cui il motore eroga la potenza, oltre che per l'abitacolo talmente ben isolato da filtrare fin troppo filtrate le note dell'impianto di scarico. Di contro, la taratura molto rigida delle sospensioni, associata alla spalla ribassata degli pneumatici da 19 pollici, rende piuttosto ostica la marcia sullo sconnesso, pur trattandosi di un sacrificio ampiamente ricompensato dall'efficacia dell'assetto sui tracciati misti. **A**

Sopra, il vano bagagli offre una notevole capienza (420/1.300 litri) e, nel caso si opti per l'impianto Hi-Fi Denon, ospita il subwoofer nel sottofondo ricavato sotto il piano di carico.

DOTAZIONI DI SERIE

Abs+Ref+Afu+ accensione automatica luci emergenza in forte frenata
Air bag (6)
Alzacristalli elettrici anteriori e posteriori
Ambiente touchscreen Redline dedicato
Appoggiatesta centrale anteriore e posteriore con passaggio sci
Assetto ribassato
Badge GTi
Cerchi in lega leggera Carbone 19"
Chiusura centralizzata con telecomando
Climatizzatore automatico bi-zona
Cinture di sicurezza anteriori e posteriori con pretensionatore
Computer di bordo
Coprivano bagagli
Deviatori di flusso e minigonne laterali
Differenziale autobloccante meccanico a slittamento limitato Torsen
Dispositivo antisbandata Esp totalmente disinseribile con taratura specifica
Driver Sport Pack
Estrattore posteriore nero e doppio terminale di scarico
Fissaggi Isofix
Freni anteriori Alcon 380x32 mm
Griglia calandra e griglia inferiore specifiche GTi
Hill Assist e freno di stazionamento elettrico
Indicatori di direzione led dinamici sequenziali
Indicatore perdita pressione pneumatici
Iterni in Alcantara/Tep/tessuto nero Mistral con cuciture rosse
Keyless System
Pack Visibilità
Parabrezza stratificato
Pedaliera in alluminio

Pinze freni anteriori rosse marchiate "Peugeot Sport"

Presa 12V+preso 230V in abitacolo

Profili vetratura cromati

Proiettori Full led con luci diurne integrate

Quadro strumenti con motivo a scacchiera e display centrale a colori

Regolatore e limitatore di velocità programmabile

Regolazione lombare sedili anteriori

Retrovisori esterni regolabili+riscaldabili+riplegabili elettricamente

Sedile posteriore frazionabile 2/3-1/3

Sedili anteriori sportivi avvolgenti "Peugeot Sport" regolabili in altezza

Sensori di parcheggio anteriori e posteriori

Servosterzo elettrico ad assistenza variabile

Sistema Bluetooth

Soglie porta specifiche "GTi by Peugeot Sport"

Tappetini specifici GTi

Touchscreen con navigatore satellitare+radio MP3+6 altoparlanti+Usb+Aux-in

Vetri posteriori oscurati

Volante regolabile in pelle traforata pieno fiore con finitura satinata e logo GTi

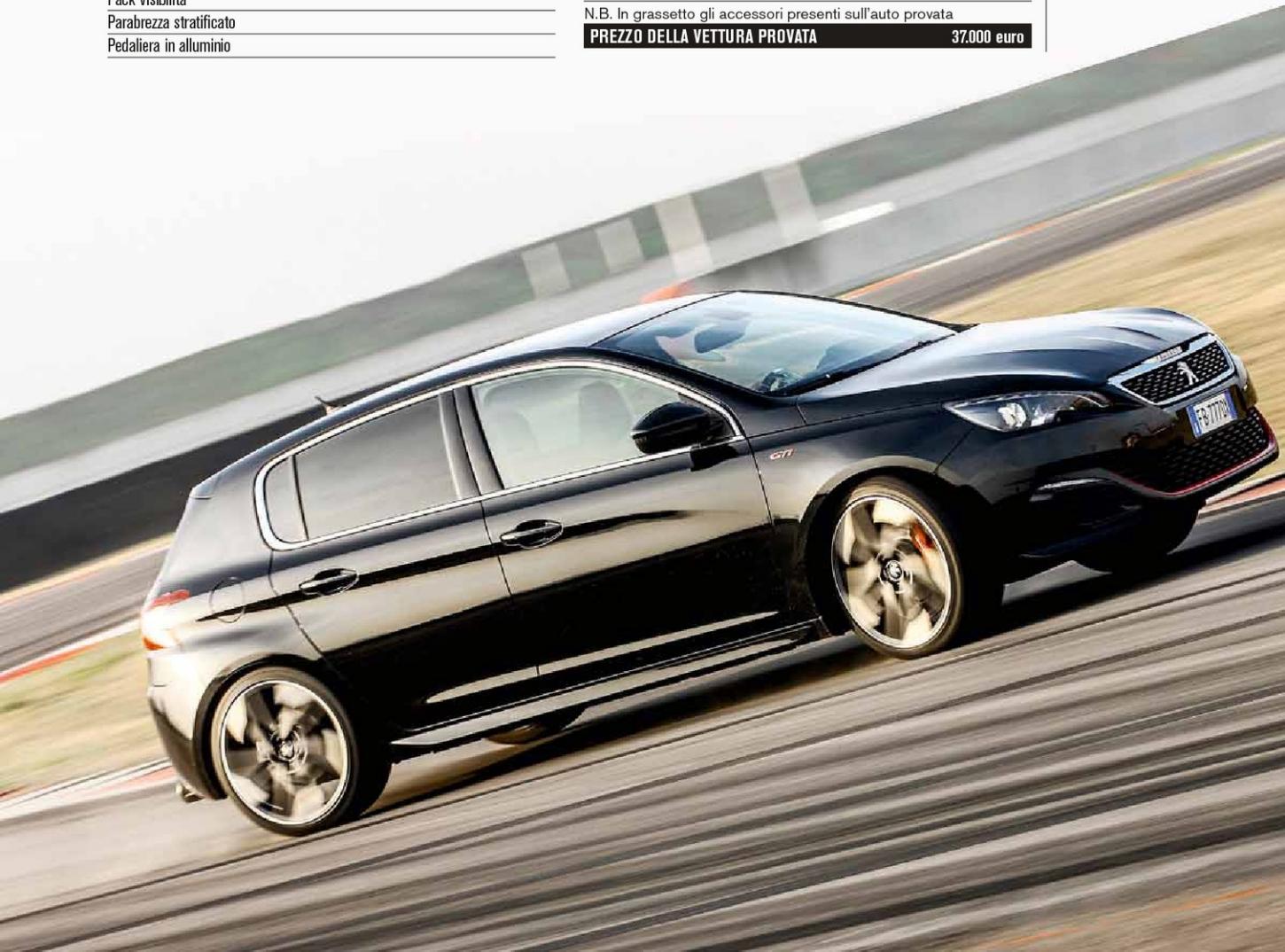
Sfruttando i trasferimenti di carico dopo aver disattivato il controllo di stabilità, la GTi può diventare sovrasterzante, tendenza più marcata quando gli pneumatici non hanno raggiunto la temperatura di esercizio ottimale.

DOTAZIONI OPZIONALI

Allarme volumetrico/perimetrale con chiusura doppia azione	350 euro
Lettore CD/MP3	100 euro
Pack Hi-Fi Denon	100 euro
Retrocamera	200 euro
Tetto "Ciel" panoramico in cristallo oscurato	500 euro
Tinta metallizzata	600 euro
Tinta madreperla o metallizzata speciale	750 euro
Tinta "Coupe Franche"	1.600 euro

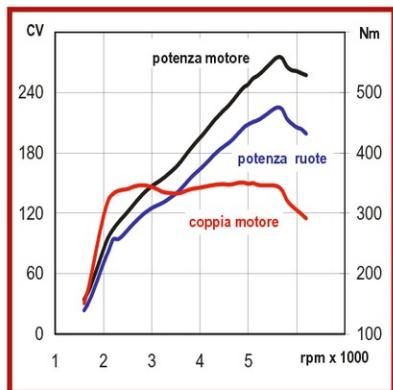
N.B. In grassetto gli accessori presenti sull'auto provata

PREZZO DELLA VETTURA PROVATA **37.000 euro**



I risultati del Centro Prove

AL BANCO PROVA



Con una potenza specifica di 172,1 Cv/litro, il millesei turbo raggiunge livelli prestazionali molto elevati. L'erogazione della notevole potenza è regolare fin da subito mentre la curva di coppia mostra una lieve flessione, ma il valore massimo rilevato è molto elevato e costante. L'abitacolo è ben isolato, con dati di rumorosità contenuti per un modello così sportivo.

POTENZA MASSIMA

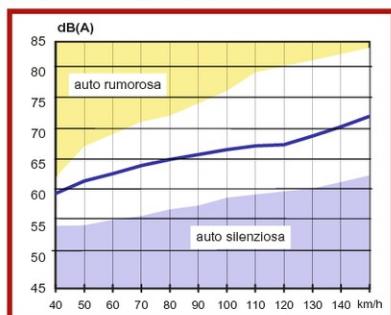
al motore: (Cv 270) Cv 275 a 5.700 giri/min
alle ruote in V: Cv 225,4 a 5.600 giri/min

COPPIA MASSIMA

Nm: (Nm 330) 346,9 a 2.800 giri/min

RUMOROSITÀ

a 90 km/h: 66,7 decibel
a 130 km/h: 69,7 decibel
a 150 km/h: 72,9 decibel
a velocità massima (249,7 km/h): 87,2 decibel



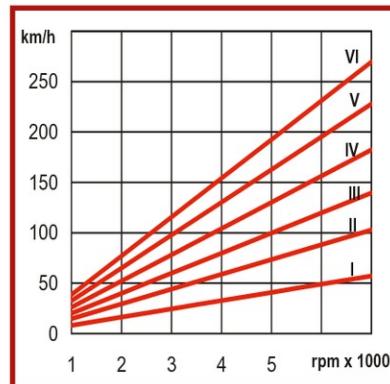
LE MISURE ESTERNE (IN CM)



LE MISURE INTERNE (IN CM)

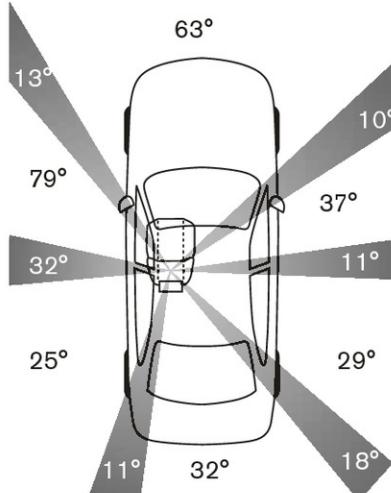


VELOCITÀ IN OGNI MARCIA



VISIBILITÀ

Totale angoli visibili 265°
Totale angoli bui 95°

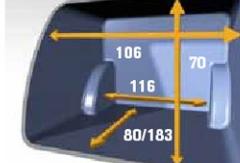


GIUDIZIO: DISCRETO I montanti piuttosto spessi e il lunotto piccolo danno origine a un angolo complessivo di luce non molto ampio. Il sistema di parcheggio aiuta nelle manovre.

INCONVENIENTI

Nel corso dei nostri test, sia su strada sia al nostro Centro Prove, non sono stati riscontrati inconvenienti, né si sono verificati guasti.

CAPIENZA 420/1.300 litri



VELOCITÀ MASSIMA

In VI a 6.480 giri/min.
valore medio 249,3 km/h
valore massimo (km/h 250) 249,7 km/h

ACCELERAZIONE

0-50 km/h	2,499 sec.
0-70 km/h	3,907 sec.
0-90 km/h	5,098 sec.
0-100 km/h (6,0 sec.)	6,002 sec.
0-130 km/h	8,796 sec.
0-150 km/h	11,612 sec.
0-180 km/h	16,823 sec.
0-400 metri	14,084 sec.

Velocità d'uscita km/h 166,30

0-1.000 metri (25,3 sec.) 25,773 sec.

Velocità d'uscita km/h 209,40

RIPRESA IN V MARCIA

50-80 km/h	4,603 sec.
80-100 km/h	2,928 sec.
100-120 km/h	3,145 sec.
120-140 km/h	3,330 sec.
140-160 km/h	3,562 sec.
160-180 km/h	4,053 sec.
180-200 km/h	5,122 sec.
1.000 metri da 50 km/h	27,049 sec.

Velocità d'uscita km/h 201,90

RIPRESA IN VI MARCIA

80-100 km/h	3,449 sec.
100-120 km/h	3,820 sec.
120-140 km/h	4,378 sec.
140-160 km/h	4,611 sec.
160-180 km/h	5,183 sec.
180-200 km/h	---
1.000 metri da 80 km/h	25,318 sec.

Velocità d'uscita km/h 192,80

FRENATA

da 70 km/h	17,6 metri
da 90 km/h	29,5 metri
da 100 km/h	36,4 metri
da 120 km/h	51,2 metri
da 130 km/h	61,0 metri
da 150 km/h	80,2 metri
da 180 km/h	117,0 metri

CONSUMI

Urbano	11,1 km/litro
Extraurbano	15,4 km/litro
Autostradale	12,6 km/litro
medio	13,0 km/litro

SCARTI AL TACHIMETRO

VELOCITÀ INDICATA	VELOCITÀ REALE
50 km/h	47,2 km/h
90 km/h	87,3 km/h
130 km/h	127,2 km/h
150 km/h	147,1 km/h
249 km/h (velocità massima)	249,7 km/h

PESO IN ORDINE DI MARCIA

Totalle	1.345,0 kg
Asse anteriore	62% - 833,5 kg
Asse posteriore	38% - 511,5 kg

DIAMETRO DI STERZATA

Muri/marciapiedi 10,67/10,51 metri

CONDIZIONI DEL TEST

Temperatura	16,3 °C
Pressione	975,7 hpa
Umidità	65,4%
Pneumatici	Michelin Pilot Super Sport 235/35 R 19 91 Y

Tra parentesi i valori dichiarati dal costruttore



IL VERDETTO

linea	8,0	Sottolinea la sua sportività ma senza gli eccessi che snaturerebbero un design molto pulito e ben proporzionato.
posto di guida	8,0	Chi ama guidare con il volante basso apprezzerà l'ergonomia della 308, gli altri lamenterranno la corona che copre parte della strumentazione.
ergonomia dei comandi	7,5	Rinunciare a gran parte dei tasti fisici è una scelta coraggiosa, ma basta poco per abituarsi a gestire anche il climatizzatore con il touch screen.
efficienza climatizzatore	8,0	Impianto molto efficiente, che assicura regolazioni precise della temperatura oltre a una apprezzabile stabilità.
abitabilità anteriore	8,5	Misure abbondanti in ogni direzione, con una notevole disponibilità di centimetri in larghezza che amplifica la libertà di movimento.
abitabilità posteriore	8,0	Anche in questo caso non ci si può certo lamentare, con valori assimilabili a quelli delle migliori concorrenti.
capacità bagagliaio	8,5	La capienza è molto buona, oltre che ben sfruttabile grazie alla forma regolare del vano. Nel sottofondo c'è il kit di riparazione.
visibilità	7,5	Non si segnalano problemi di sorta in manovra nonostante qualche limite imputabile dal lunotto piccolo. Optional la telecamera.
motore	9,0	Difficile pretendere di più da un motore così "spremuto". Abbonda di coppia ai bassi, ma allunga fino a quasi 7.000 giri.
cambio	8,0	Preciso e rapido nei passaggi di marcia, ha solo una corsa delle leva un po' troppo ampia. Rapporti molto ravvicinati.
sterzo	8,0	Pronto, diretto e rigoroso, resta sempre piuttosto leggero da azionare, con i conseguenti limiti alle velocità più alte.
freni	9,0	Spazi di arresto molto brevi sono associati a un'ottima resistenza alla fatica, oltre che a una apprezzabile modulabilità.
tenuta di strada	9,0	L'aderenza in curva è straordinaria, così come la prontezza e la precisione con cui l'avantreno segue la traiettoria voluta.
stabilità	7,0	Disattivando l'elettronica le reazioni del retrotreno diventano un po' brusche al limite, soprattutto a gomme fredde.
accelerazione	9,0	Dati sorprendenti per una trazione anteriore di tale potenza, anche negli scatti brevi. Aiutano i rapporti ravvicinati del cambio.
ripresa	8,5	Tanta coppia, rapporti corti e massa non troppo elevata si risolvono in riprese molto pronte a tutte le andature.
velocità massima	9,0	Raggiunge senza difficoltà i 250 km/h promessi dalla Casa, una prestazione maiuscola che si commenta da sola.
consumo urbano	8,5	L'efficienza della 308 GTi è sottolineata da una percorrenza superiore agli 11 km/litro nella condizione più sfavorevole.
consumo autostradale	9,0	Non sono molte le sportive capaci di tali prestazioni che ad andatura stabilizzata superano i 12 km/litro.
confort	7,0	A livello di rumorosità siamo ai vertici, mentre le sconnessioni della strada si sentono parecchio.
dotazioni di serie	9,0	Poche vetture vantano una dotazione così ricca, che include anche fari full led, navigatore e ruote da 19 pollici.
finiture	8,0	Vettura ben fatta, sia per quanto riguarda materiali e finiture interne, sia per quanto riguarda la carrozzeria.
prezzo	8,5	Elenco molto competitivo alla luce della completezza delle dotazioni e dei contenuti tecnici, tra cui spicca il differenziale autobloccante.

8,3 votazione media

I DATI DELLA CASA

Motore

Ciclo Otto, anteriore trasversale, euro 6, 4 cilindri in linea, 5 supporti di banco. Distribuzione bialbero in testa, 16 valvole. - Monoblocco e testata in lega leggera. - Raffreddamento a liquido. - Alimentazione a iniezione diretta, turbocompressore a gas di scarico, intercooler. - Catalizzatore a 3 vie con sonda lambda. - Potenza max 272 Cv (200 kW) a 6.000 giri/min. - Potenza specifica 170,2 Cv/litro (85,2 kW/litro). - Coppia max 330 Nm (33,6 kgm) a 1.900 giri/min. - Cilindrata 1.598 cc; alesaggio 77 mm; corsa 85,6 mm. - Circuito di raffreddamento n.d.; olio motore 4 litri. Alternatore 115 A, batteria 100 Ah.

Trasmissione

Trazione anteriore. Frizione monodisco a comando idraulico. Cambio manuale 6 marce. Rapporti: I° 3,538, II° 1,920, III° 1,433, IV° 1,102, V° 0,880, VI° 0,744. RM 3,307. Rapporto finale 4,176.

Autotelaio

Avantreno a ruote indipendenti tipo McPherson montanti telescopici, bracci inferiori, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici. Retrotreno a traversa deformabile profilata, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici. Barra stabilizzatrice anteriore e posteriore. Sterzo a cremagliera con servocomando elettrico. Freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a disco, sistema antibloccaggio. Cerchi ruota 9,0Jx19"; pneumatici 235/35 R 19. Ruota di scorta: kit di riparazione.

Carrozzeria

5 porte, 5 posti. Capacità serbatoio 53 litri.

Dimensioni e pesi

Passo 261,7 cm; carreggiata anteriore 157 cm; carreggiata posteriore 155,4 cm. - Lunghezza 425,3 cm; larghezza 180,4 cm; altezza 144,6 cm. - Peso in ordine di marcia 1.280 kg; a pieno carico 1.790 kg. - Capacità bagagliaio 420/1.300 litri.

Prestazioni

Velocità massima 250 km/h. - Accelerazione 0-100 km/h 6 secondi. - Rapporto peso/potenza 4,7 kg/Cv (6,4 kg/kW). - Consumo urbano 8,1 litri/100 km (12,3 km/litro); extraurbano 4,9 litri/100 km (20,4 km/litro); combinato 6 litri/100 km (16,7 km/litro).

Prezzo base di listino

35.150 Euro - garanzia: vettura 2 anni/km illimitati - verniciatura 3 anni/km illimitati.

PROVA SU STRADA

Range Rover Evoque TD4 180 Cv HSE Automatica Dynamic

Alle poche modifiche esterne si contrappone il nuovo motore 2 litri td interamente realizzato in alluminio. Ancora affascinante nella linea, offre un ambiente raffinato e finiture di classe, anche se a caro prezzo

di Andrea Lemma foto di Claudio Cortemiglia



COME PRIMA,
PIÙ DI



IDENTIKIT

CILINDRATA
1.999 CC

VELOCITÀ MAX
194,9 KM/H

DA 0 A 100
9,050 SEC

PERCORSOENZA
MEDIA*
12,1 KM/L

PREZZO
57.310 EURO

* Dati rilevati

PRO&CONTRO

PRO
PERSONALITÀ ESTETICA
CONTRO
VISIBILITÀ

PRIMA

PROVA SU STRADA

Range Rover Evoque TD4 180 Cv HSE Automatica Dynamic



Tra gli elementi stilistici che caratterizzano il lieve restyling figurano la diversa mascherina, gli sfoghi d'aria sul cofano e lo scudo paracolpi ristilizzato.

Il precedente 2,2 litri turbodiesel era proposto in due livelli di potenza:





150 e 190 Cv. L'attuale 2 litri in alluminio eroga 150 o 180 Cv

Pochi dettagli esterni modificati, ma un nuovo motore 2 litri a gasolio sostituisce il precedente 2.2 offerto in versione da 150 Cv e 190 Cv.

Dimensioni non esagerate, meccanica moderna, interni e dotazioni di classe sono tra i suoi pregi

più interessanti, rispetto ai quali si può perdonare un bagagliaio non amplissimo e consumi che, seppur migliorati, non sono certo da record. Disponibili anche le sospensioni a controllo elettronico, di serie nello specifico allestimento Dynamic della prova. Le concorrenti sono le Suv più ambite della categoria: dalle confortevoli Audi Q5, Mercedes GLC e Volvo XC60 alle sportive Bmw X3 e Porsche Macan, tutte con dotazioni e prezzi allineati alla concorrente inglese. A questo riguardo, il listino parte dai 37.600 euro della TD4 Pure da 150 Cv con cambio manuale, ma per l'allestimento in prova, con motore da 180 Cv, cambio automatico e sospensioni a controllo elettronico, occorre sborsare quasi 20.000 euro in più.

Come è fatta

Fuori è rimasta sostanzialmente invariata, ed è giusto che sia così perché la linea resta ancor oggi molto originale e brilla per personalità all'interno del suo segmento di mercato. Il frontale mostra differenti prese d'aria, ampliate e con fendinebbia a sviluppo orizzontale, ma soprattutto le nuove e più efficienti luci full-led, il tutto integrato in un paraurti di nuovo disegno. Immutata la vista laterale, e poche le modifiche dietro, con luci a led anche qui e qualche particolare accessorio rivisto.

La linea è nel complesso sempre piacevole e grintosa, molto coerente con lo stile Range Rover nonostante le dimensioni relativamente compatte. Qualche particolare di allestimento un po' vistoso, e qualche dettaglio un po' troppo evidente in questo specifico allestimento. Piccole revisioni anche all'interno, con nuovo disegno di sedili e pannelli porta e strumenti dalla grafica rinnovata.

Ottimi i sedili, comodi ed efficacemente profilati, buona la visibilità davanti, ma dietro e lateralmente è meglio affidarsi alla retromarcia viste le ridotte dimensioni della vetratura. Lo spazio è buono davanti, ma anche dietro si sta comodi in due adulti ed eventualmente anche in tre grazie alla generosa larghezza a livello delle spalle. Lo spazio in altezza non è però abbondante e le gambe sono



PROVA SU STRADA

Range Rover Evoque TD4 180 Cv HSE Automatica Dynamic

DOTAZIONI OPZIONALI

Active Driveline	1.030 euro
Adaptive Dynamics	1.130 euro
Aero Flip spoiler posteriore	210 euro
Allarme volumetrico	510 euro
All-Terrain Progress Control Atpc	280 euro
Apertura portellone posteriore elettrica	510 euro
Black Design Pack	3.750 euro
Blind Spot Monitoring	670 euro
Cerchi in lega leggera Style 103 19"	820 euro
Cerchi in lega leggera Style 504 20"	1.230 euro
Cold Climate Convenience Pack	530 euro
Controllo adattivo/assistito velocità di corriera	1.120 euro
Convenience Pack	2.350 euro
Dual View touch screen 8"+2 cuffie	820 euro
Driver Assistance Pack	2.850 euro
Dynamic Plus Pack	3.950 euro
Fari adattivi a led+cornering lights	1.280 euro
Finiture interne Alluminio satinato spazzolato	380 euro
Head Up display	1.330 euro
Homelink	260 euro
In Control Connect Plus Pack	870 euro
In Control Secure	660 euro
In Control Touch Plus L3	1.430 euro
Keyless Entry	670 euro
Lane Departure Warning	250 euro
Luxury Pack	7.400 euro
Pacchettino fumatori	50 euro
Parabrezza attenuante luce solare	270 euro
Parallel Park/Park Exit/Perpendicular Park	1.180 euro
Ruota di scorta temporanea in acciaio 18"	240 euro
Sedili anteriori riscaldabili	390 euro
Sedili anteriori+posteriori riscaldabili	780 euro
Sedili anteriori climatizzati+posteriori riscaldati	1.520 euro
Sedili anteriori con funzione massaggio	770 euro
Sedili+rivestimenti in pelle Oxford	1.540 euro
Sedili regolabili elettricamente 14/14+memo	490 euro
Sistema di intrattenimento anteriore	1.520 euro
Sistema di intrattenimento anteriore e posteriore	5.450 euro
Surround Camera System	800 euro
Tech Pack	2.750 euro
Televisione analogica/digitale	1.230 euro
Tetto e spoiler in colore di contrasto	620 euro
Tetto panoramico fisso con parasole elettrico	1.230 euro
Traffic Sign Recognition	280 euro
Vernice metallizzata	820 euro
Vernice metallizzata speciale	1.640 euro
Vetri oscurati	410 euro
Wade Sensing	360 euro

N.B. In grassetto gli accessori presenti sull'auto provata

PREZZO DELLA VETTURA PROVATA

77.870 euro



DOTAZIONI DI SERIE

Abs+EBD+HDC+Hill Holder
Air bag (6)
Alzacristalli elettrici anteriori e posteriori
Antifurto Immobilizer
Bocchette climatizzazione posteriori
Bracciolo anteriore e posteriore
Cambio automatico 9 rapporti
Cerchi in lega leggera 19"
Chiusura centralizzata con telecomando
Climatizzatore automatico
Computer di bordo
Cruise control
Fari allo Xeno con disegno caratteristico a led+lavafari
Fari fendinebbia
In Control Touch Plus L2
Interni in pelle Oxford Ebony
Sedili anteriori con regolazione elettrica 12/12 posizioni
Sensore luci e pioggia
Sensori di parcheggio anteriori
Sistema di connessione Bluetooth
Sistema di navigazione Premium con hard disk
Soglie portiere illuminate Range Rover
Specchi retrovisori regol.+risc.+ripieg. elettr.+funzione memo
Telecamera posteriore con linee guida di parcheggio
Terzo poggiapiede posteriore
Volante multifunzione regolabile in pelle

Gli interni in pelle sono inclusi nella dotazione di serie dell'allestimento in prova, mentre la ruota di scorta con cerchio in acciaio da 18 pollici è optional a 240 euro.





un po' compresse se chi siede davanti ha una statura superiore alla media, mentre il bagagliaio presenta una soglia alta e un'altezza limitata, ma è di forma regolare e dalla capacità di carico sufficiente per le esigenze di una famiglia.

Qualche critica all'impianto di climatizzazione, lento e un po' impreciso nel raggiungere e mantenere la temperatura impostata, e al sistema di navigazione, poco accurato nella stima delle distanze e dei tempi di percorrenza. Molto appaganti invece i materiali degli arredi interni, con plastiche di buona fattura anche nelle zone meno in vista e pelli morbide e ben trattate.

Tecnica e sicurezza,

Il nuovo quattro cilindri da due litri Ingenium è interamente in alluminio, con un risparmio di peso di circa 30 kg rispetto alla precedente unità. Dotato di fasatura variabile e turbina a geometria variabile, è omologato Euro 6 e si può abbinare al cambio manuale a sei marce o all'automatico a nove rapporti. Interessanti gli intervalli di manutenzione, portati a 30.000 chilometri.

Quattro le modalità di guida da selezionare in funzione del terreno affrontato, con in più il Dynamic Mode, disponibile a richiesta, per rendere ancora più efficace la dinamica di guida sui percorsi misti affrontati a velocità medio – alta. Presenti anche tutti i sistemi di controllo della velocità di crociera, di bilanciamento della coppia tra le quattro ruote durante la percorrenza delle curve e di controllo della velocità in discesa e durante la percorrenza di terreni accidentati. Evoluzione anche nei sistemi di sicurezza, che ora includono il mantenimento della carreggiata, il sistema di frenatura di emergenza in caso di distrazione del guidatore con potenziale impatto con



Nel Model Year 2016 ci sono diverse modifiche anche nella parte grafica della plancia. A sinistra, un pannello portiera con gli altoparlanti del potente hi-fi.

il veicolo che precede, e il sistema di rilevazione della stanchezza del guidatore, che in caso di attivazione emette vibrazioni sul volante e segnalazioni acustiche.

Su strada

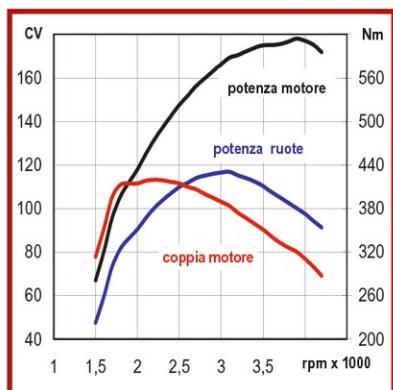
Il motore è silenzioso e privo di vibrazioni anche a freddo. Un po' ruvido in basso, è molto disponibile in termini di coppia ai medi regimi, oltre che caratterizzato da un buon allungo che non pregiudica regolarità e confort di marcia. I tempi di ripresa sono interessanti soprattutto a partire dal regime di coppia massima. Ideale quindi la scelta del cambio automatico, che offre una ottima scalatura dei nove rapporti e adegua il comportamento in funzione della modalità di guida prescelta.

Lo sterzo è leggero in manovra ma fin troppo sensibile in velocità, i freni assicurano una notevole potenza, con corretto sforzo sul pedale e spazi di arresto contenuti.

Buona la tenuta di strada anche se le sospensioni tendono a irrigidirsi sugli ostacoli secchi mentre in appoggio il rollio non è particolarmente contenuto. Efficace il comportamento del retrotreno, sempre sicuro anche nei veloci trasferimenti di carico. **A**

I risultati del Centro Prove

AL BANCO PROVA



Il nuovo quattro cilindri duemila td della serie "Ingenium" eroga una potenza un po' inferiore alla vecchia unità di 2.2 litri, ma la fluidità di erogazione è altrettanto efficace. La spinta appare molto robusta fin da basso numero di giri, ma non cala troppo al crescere del regime di rotazione. L'abitacolo è insonorizzato abbastanza bene, pur se le ruote da 20" generano qualche rumore di rotolamento.

POTENZA MASSIMA

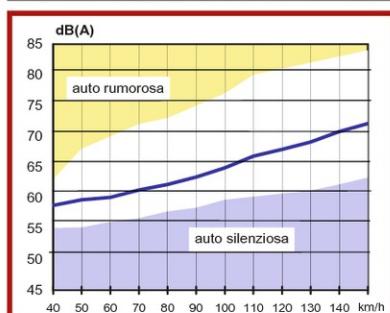
al motore: (Cv 180) Cv 177,9 a 3.920 giri/min
alle ruote in VII Cv 116,8 a 3.100 giri/min

COPPIA MASSIMA

Nm: (430) 419,6 a 2.170 giri/min

RUMOROSITÀ

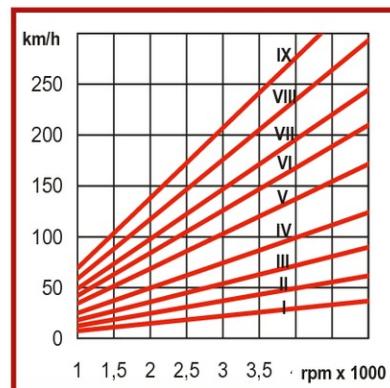
a 90 km/h:	63,4 decibel
a 130 km/h:	69,1 decibel
a 150 km/h:	72,1 decibel
a velocità massima (194,9 km/h):	77,9 decibel



LE MISURE ESTERNE (IN CM)

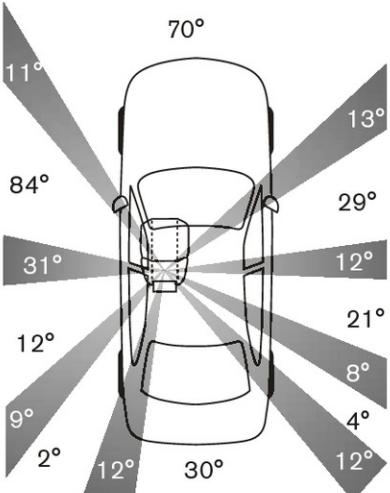


VELOCITÀ IN OGNI MARCIA



VISIBILITÀ

Totale angoli visibili 252°
Totale angoli bui 108°



GIUDIZIO: SUFFICIENTE La superficie vetrata non è ampia, perciò si fa un po' fatica a percepire gli ingombri durante le manovre. Il sistema di parcheggio ha la telecamera opzionale.

LE MISURE INTERNE (IN CM)



VELOCITÀ MASSIMA

In Ds VIII a 3.320 giri/min.
valore medio 194,4 km/h
valore massimo (km/h 195) 194,9 km/h

ACCELERAZIONE

0-50 km/h	2,999 sec.
0-70 km/h	4,907 sec.
0-90 km/h	7,538 sec.
0-100 km/h (9,0 sec.)	9,050 sec.
0-130 km/h	16,065 sec.
0-150 km/h	23,753 sec.
0-400 metri	16,034 sec.

Velocità d'uscita km/h 129,90

0-1.000 metri 30,785 sec.
Velocità d'uscita km/h 162,10

RIPRESA IN DRIVE*

80-100 km/h	3,150 sec.
100-120 km/h	4,251 sec.
120-140 km/h	6,298 sec.
140-160 km/h	9,881 sec.
160-180 km/h	---
1.000 metri da 80 km/h	26,351 sec.

Velocità d'uscita km/h 164,90

FRENATA

da 70 km/h	18,4 metri
da 90 km/h	30,3 metri
da 100 km/h	37,4 metri
da 120 km/h	54,9 metri
da 130 km/h	63,1 metri
da 150 km/h	84,3 metri
da 180 km/h	123,3 metri

CONSUMI

Urbano	10,6 km/litro
Extraurbano	14,1 km/litro
Autostradale	11,7 km/litro
medio	12,1 km/litro

SCARTI AL TACHIMETRO

VELOCITÀ INDICATA	VELOCITÀ REALE
50 km/h	47,3 km/h
90 km/h	85,6 km/h
130 km/h	124,7 km/h
150 km/h	133,9 km/h
201 km/h (velocità massima)	194,9 km/h

PESO IN ORDINE DI MARCIA

Totale	1.915,0 kg
Asse anteriore	59,0% - 1.130,5 kg
Asse posteriore	41,0% - 784,5 kg

DIAMETRO DI STERZATA

Muri/marcipiedi 12,01/11,62 metri

CONDIZIONI DEL TEST

Temperatura	16,7 °C
Pressione	979,7 hpa
Umidità	61,6%
Pneumatici Continental ContiCross Contact UHP	245/45 R 20 103 V

Tra parentesi i valori dichiarati dal costruttore

"Le prove di ripresa vengono effettuate con il cambio in posizione "D". I tempi sono simili a quelli rilevati nella prova di accelerazione poiché, quando si preme a fondo l'acceleratore, il cambio seleziona il rapporto più adatto in funzione del sistema di gestione dei rapporti. I dati sono quindi comparabili solo con quelli di altre vetture dotate di cambio automatico."

Range Rover Evoque TD4 180 Cv

HSE Automatica Dynamic



IL VERDETTO

linea	9,0	Ancora moderna e affascinante, nonostante gli anni e la concorrenza. Restyling lievissimo solo di pochi particolari.
posto di guida	8,5	Ottimo sedile, a richiesta anche con funzione massaggio. Pedaliera correttamente allineata, comandi numerosi ma ben disposti.
ergonomia dei comandi	7,0	Disposizione ordinata, ma occorre conoscerli bene prima di azionarli con efficacia. Touch screen centrale un po' distante.
efficienza climatizzatore	7,0	L'impianto è silenzioso e potente, ma occorre un pò di tempo per raggiungere la temperatura desiderata, che non resta molto stabile.
abitabilità anteriore	7,5	Spazio più che sufficiente, con misure interessanti soprattutto in larghezza. Numerosi e pratici i vani portaoggetti
abitabilità posteriore	7,5	Accogliente anche per tre persone, nonostante il padiglione un po' basso. Più che buona la larghezza, sufficiente spazio per le gambe.
capacità bagagliaio	7,0	La soglia è alta, ma la forma è regolare e di capacità nella norma. Qualche limite solo in altezza.
visibilità	6,5	In questo caso l'estetica prevale sulla funzionalità: nessun problema davanti, ma in manovra sono indispensabili i sensori o la telecamera.
motore	8,5	Generoso di coppia fin dai regimi più bassi, sfodera un buon allungo. E' sempre silenzioso e privo di vibrazioni.
cambio	8,5	Rapporti correttamente spaziati e cambi di marcia regolari assicurano efficacia e confort. Qualche incertezza nelle scalate più veloci.
sterzo	7,5	Perfetto per la città e le manovre, con leggerezza a prova di traffico. In velocità perde un po' di sensibilità e necessità di maggiore attenzione.
freni	8,0	Ottima la manovrabilità del comando, in grado di assicurare spazi di arresto ridotti nonostante la mole e la tipologia di pneumatici.
tenuta di strada	8,0	In curva manifesta un evidente sottosterzo, comunque sempre sotto controllo e mai critico per la dinamica di guida.
stabilità	8,0	Reazioni sempre misurate e controllate a dovere da un sistema elettronico di controllo della stabilità sempre puntuale negli interventi.
accelerazione	8,0	Dati nella media della classe per una sport utility di tale peso e potenza. Replica senza problemi i dati dichiarati dalla Casa.
ripresa	8,0	Anche in questo caso valori interessanti e allineati alla concorrenza, anche grazie alla spaziatura del cambio a 9 marce.
velocità massima	8,0	Sfiora i 200 km/h, raggiungendo la punta massima senza sforzo. Viaggiando a 130 km/h il motore resta intorno ai 2.000 giri.
consumo urbano	8,0	Si è passati dagli 8,6 km/l del modello precedente (190 Cv) agli attuali 10,6 km/l. Ci sono però rivali ancora più efficienti.
consumo autostradale	8,0	Anche nel test ad andatura stabilizzata si notano miglioramenti, ma non siamo ancora al vertice della classe.
confort	8,0	Un ottimo compromesso tra necessità di off-road, efficacia di guida e confort di bordo. L'assetto della vettura in prova è però fin troppo rigido.
dotazioni di serie	8,0	La gamma di allestimenti è molto ampia, così come le dotazioni a richiesta. C'è tutto quello che serve, e anche qualcosa in più.
finiture	8,5	Il disegno è molto scenografico sia fuori sia dentro, ma anche i materiali sono di qualità e assemblati con buona precisione.
prezzo	7,0	Di base è quasi conveniente, ma se si vuole qualcosa in più facendosi tentare dai tanti optional il conto finale diventa molto salato.

7,8 votazione media

I DATI DELLA CASA

Motore

Ciclo Diesel, anteriore trasversale, euro 6, 4 cilindri in linea, 5 supporti di banco. Distribuzione bialbero in testa, 16 valvole. - Monoblocco e testata in lega leggera. - Raffreddamento a liquido. - Alimentazione a iniezione diretta common rail, turbocompressore a gas di scarico, intercooler. - Catalizzatore ossidante. - Potenza max 180 Cv (132 kW) a 4.000 giri/min. - Potenza specifica 90 Cv/litro (66 kW/litro). - Coppia max 430 Nm (43,8 kgm) a 1.750 giri/min. - Cilindrata 1.999 cc; alesaggio 83 mm; corsa 92,4 mm. - Circuito di raffreddamento 7 litri; olio motore 6 litri. Alternatore 130 A, batteria 85 Ah.

Trasmissione

Trazione integrale permanente. Cambio automatico a 9 marce.

Autotelaio

Avantreno a ruote indipendenti tipo McPherson montanti telescopici, bracci inferiori, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici. Retroreno a ruote indipendenti, bracci multipli oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici. Barra stabilizzatrice anteriore e posteriore. Sterzo a cremagliera con servocomando elettroidraulico. Freni anteriori a disco, sistema autoventilanti, posteriori a disco, sistema antibloccaggio. Cerchi ruota 8,0Jx19"; pneumatici 235/55 R 19. Ruota di scorta: kit di riparazione.

Carrozzeria

5 porte, 5 posti. Capacità serbatoio 54 litri.

Dimensioni e pesi

Passo 266 cm; carreggiata anteriore 162,1 cm; carreggiata posteriore 168,3 cm. - Lunghezza 437,1 cm; larghezza 190 cm; altezza 163,5 cm. - Peso in ordine di marcia 1.687 kg; a pieno carico 2.350 kg; rimorchiabile 2.000 kg. - Capacità bagagliaio 575/1.445 litri.

Prestazioni

Velocità massima 195 km/h. - Accelerazione 0-100 km/h 9 secondi. - Rapporto peso/potenza 9,4 kg/Cv (12,8 kg/kW). - Consumo urbano 6,3 litri/100 km (15,9 km/litro); extraurbano 4,7 litri/100 km (21,3 km/litro); combinato 5,3 litri/100 km (18,9 km/litro).

Prezzo base di listino

57.310 Euro - garanzia: vettura 3 anni/100.000 km - verniciatura 6 anni/km illimitati.

PROVA SU STRADA

Skoda Superb Wagon 2.0 TDI 150 Cv DSG Ambition

Tu mi fai



viaggia



Generosa di spazio e accogliente, la rinnovata station sfodera un perfetto equilibrio in termini di confort, stabilità e guidabilità. Fluido nell'erogazione, il td 2 litri da 150 Cv accoppiato al doppia frizione Dsg soddisfa anche per i consumi, soprattutto a velocità stabilizzata

di Gabriele Canali foto di Thomas Maccabelli

IDENTIKIT

CILINDRATA
1.968 CC

VELOCITÀ MAX*
214,9 KM/H

DA 0 A 100
9,106 SEC

PERCORRENZA MEDIA*
14,7 KM/L

PREZZO
33.150 EURO

* Dati rilevati

PRO&CONTRO

PRO
ABITABILITÀ
CONTRO
VISIBILITÀ IN MANOVRA

PROVA SU STRADA

Skoda Superb Wagon 2.0 TDI 150 Cv DSG Ambition



A fianco, i cerchi in lega da 17" che sono di serie sull'allestimento Ambition. In basso a sinistra, gli indicatori di direzione integrati nei gusci degli specchietti retrovisori.



A destra, i sedili anteriori riscaldabili, optional a 250 euro. La regolazione elettrica per il lato guida è di serie sull'allestimento Ambition, quella per il passeggero anteriore richiede invece un sovrapprezzo di 405 euro. I sedili posteriori, sotto, sono accoglienti anche per tre passeggeri e dispongono di schienali ripiegabili anche separatamente.



N on è la solita Skoda. E' la station wagon più grande del Gruppo Volkswagen e la nuova generazione, realizzata sulla piattaforma modulare MQB, la stessa per intenderci della Vw Passat, vanta quote

ancor più elevate di abitabilità e spazio, grazie a un passo incrementato di 8 cm, per un totale di 2,84 metri, rispetto al modello precedente. Più piacevole nel design e rifinita bene, la nuova Superb soddisfa e convince anche per le qualità dinamiche: nulla da eccepire sul fronte del confort, che rappresenta uno dei più punti di forza di questo modello, grazie a sospensioni che filtrano con efficacia anche le imperfezioni dell'asfalto e alle doti del td da 150 Cv, mai rumoroso e poco assetato, soprattutto in autostrada e a velocità stabilizzata. Riuscito l'abbinamento del motore al cambio a doppia frizione Dsg a 6 rapporti, che in virtù di passaggi marcia sempre rapidi, si adatta bene alle caratteristiche della vettura: una station nata per viaggiare.

Come è fatta

Stilisticamente la Superb Wagon, come la berlina da cui deriva, ha il pregio di proporsi con un design di personalità, senza per questo rinunciare a quell'immagine di sobrietà che caratterizza la marca, con linee semplici ma al tempo stesso capaci di dare carattere alla vettura. Per quanto riguarda gli elementi di stile specifici della versione station, i tratti distintivi del modello sono il profilo inclinato del portello ben raccordato all'andamento discendente del tetto, mentre la fiancata trae slancio dalle due vistose nervature che la percorrono. Il frontale, inoltre, sfoggia un aspetto più sportivo, grazie a mascherina e gruppi ottici di dimensioni più ampie.

Rispetto al modello precedente sono cambiate, oltre alle forme, anche le dimensioni, con il passo incrementato a 2,84 metri (+8 cm), gli sbalzi che si sono accorciati e le carreggiate più ampie (+3,9 cm per l'asse anteriore e +5,5 per quello posteriore). Il nuovo modello è di 2,3 cm più lungo, 3,4 cm più basso e 4,7 più largo della precedente Superb, mentre il vano bagagli ha guadagnato 27 litri, per una capacità di carico di 660 litri, incrementabili fino a 1.950 litri ripiegando completamente gli schienali posteriori. Gli interni completamente rinnovati riprendono l'impostazione della variante berlina, con il caratteristico sviluppo orizzontale delle linee, che visivamente rende l'abitacolo ancora più accogliente di quanto in realtà non sia. I numeri, d'altra parte, parlano da soli: lo spazio all'altezza dei gomiti è cresciuto di 4 cm per chi siede davanti e di 7 per i passeggeri posteriori. Tornando al vano bagagli, la soglia di carico ad appena 62 centimetri da terra agevola e facilita e non poco le operazioni di stivaggio.



Più aggressiva nel design del frontale, è ben equipaggiata e non delude per la qualità di finiture e materiali di rivestimento



PROVA SU STRADA

Skoda Superb Wagon 2.0 TDI 150 Cv DSG Ambition

Tecnica e sicurezza

Come tutti i motori diesel della nuova gamma Superb, il td potenziato a 150 Cv è stato ottimizzato sul fronte della riduzione degli attriti interni per il contenimento dei consumi. Sul modello provato è accoppiato alla trasmissione a doppia frizione Dsg a 6 rapporti, che a parità di allestimento richiede un sovrapprezzo di 1.800 euro rispetto alla trasmissione manuale a 6 marce. Lo schema delle sospensioni prevede un avantreno a ruote indipendenti McPherson e un retrotreno a bracci multipli oscillanti; lo sterzo è dotato di servocomando elettroidraulico mentre l'impianto frenante è a dischi, con quelli anteriori autoventilanti. La dotazione di sicurezza include air bag frontal, laterali e per la testa oltre a un cuscino specifico a protezione delle ginocchia del guidatore oltre a controllo elettronico di stabilità e a dispositivi come il Front Assistant con funzione di frenata di emergenza, attivata tramite sensori radar integrati nel frontale.

Su strada

A bordo della Superb si viaggia in un ambiente opportunamente ovattato e la rumorosità del motore risulta contenuta sotto ogni profilo. Il td da 150 Cv gira con molta discrezione anche quando gli si chiede tutto, inoltre la sua emissione sonora è segnata da un timbro gradevole e, indipendentemente dalla velocità, mai particolarmente intenso. Ma il confort non è ovviamente solo questione di rumore e sulla Superb l'ottimo supporto fornito dalle sospensioni fa il resto e in questo caso la differenza: la capacità di assorbimento delle imperfezioni e delle irregolarità della strada è sempre pregevole, tanto più che tale risultato è stato ottenuto senza ricorrere a regolazioni esageratamente morbide. Oltre che confortevole, la wagon Skoda consente di togliersi più di una soddisfazione anche nel misto veloce, se si decide di forzare il ritmo. La Superb, infatti, convince per precisione direzionale ed è sempre fedele nel disegnare le traiettorie, con il corpo vettura che conserva un buon bilanciamento anche in occasione di rapidi cambi di direzione. Il motore turbodiesel non manca di brio e vivacità, ma soprattutto è fluido nell'erogazione e, grazie alla presenza della trasmissione automatica, prontezza e piacevolezza in ripresa appaiono fuori discussione. Un comportamento dinamico, in definitiva, più che degno di una station da viaggio, ma che sa soddisfare anche chi predilige una guida più spigliata, forte di un assetto che conta sui supporti elettronici ormai abituali per la categoria e su un impianto frenante pienamente adatto alle circostanze, tanto da permettere di staccare spazi di arresto sempre contenuti. Bene, per completare il quadro, l'azione dello sterzo, in virtù di un servocomando con il giusto grado di leggerezza in manovra e la necessaria consistenza in velocità. Sul fronte dei consumi, la Superb si difende bene soprattutto in autostrada e a velocità stabilizzata, dove la media si avvicina senza difficoltà ai 15 chilometri con un litro. **A**



**Il quattro cilindri common rail
non manca di brio e vivacità
fin dai regimi più bassi
Rumorosità sempre contenuta**



Rispetto alla precedente Superb, il nuovo modello ha un bagagliaio con capacità di carico incrementata di 27 litri, per un totale di 660 litri. Il vano, a destra, è equipaggiato di ganci portaborse e di pratiche levelette, optional a 90 euro, alloggiate nelle pareti che permettono di ripiegare gli schienali del divano.



DOTAZIONI DI SERIE

Abs+Msr+Eds+Hba+Dsr+Rbs+Mkb+Xds
Air bag (6)
Air bag gionocchia lato conducente
Alzacristalli elettrici anteriori e posteriori
Antifurto Immobilizer
Bracciolo posteriore con portabicchieri
Cappelliera avvolgibile con posizione intermedia
Cerchi in lega leggera Helios 17"
Climatizzatore automatico bi-zona Climatronic
Disattivazione air bag passeggero
Diposito antisbandata+antislittamento Esc+Asr
Driver Activity Assistant
Fari fendinebbia con funzione curvante
Finiture esterne cromate
Front Assist
Inserti decorativi alluminio chiaro
Interni Ambition
Jumbo box con bracciolo centrale anteriore
Light Assistant
Luci posteriori a led
Mancorrenti al tetto di colore nero
Pacchetto interni cromato
Radio Swing Aux-In+Usb+8 altoparlanti
Schiene posteriore divisibile 60/40
Sedile conducente regolabile elettricamente+memo
Sensore pioggia
Sistema di ancoraggio Isofix posteriore
Sistema monitoraggio pressione pneumatici Tpm
Specchi esterni regolabili+riscaldabili+ripiegabili elettr.+fotocromatici
Specchietto retrovisore interno fotocromatico
Speed Limiter+regolatore di velocità
Vani portaoggetti in abitacolo
Vetri posteriori oscurati
Volante multifunzione 3 razze regolabile in pelle

DOTAZIONI OPZIONALI

Adaptive Cruise Control	335 euro
Air bag laterali posteriori	305 euro
Bluetooth	125 euro
Bluetooth con Phone Box	360 euro
Cappelliera avvolgibile automaticamente	65 euro
Cerchi in lega leggera 18"	400 euro
Cerchi in lega leggera 19"	850/935 euro
Climatizzatore automatico 3 zone	265 euro
Colore metallizzato	565 euro
Crew Protect Assistant	155 euro
Dynamic Chassis Control+Driving Mode Select	975 euro
Fari adattivi Bi-Xeno Afs	1.070 euro
Intelligent Light Assist	280 euro
Interni in Alcantara/pelle	1.230 euro
Interni in pelle	1.525 euro
Kessy	395 euro
Lane Assistant & Blind Spot Detect	885 euro
Maxi Dot a colori	90 euro
Navigatore satellitare Amundsen	870 euro
Navigatore satellitare Columbus	1.790 euro
Pacchetto led esterni	180 euro
Pacchetto vano posteriore	130 euro
Park Assist 3.0	645 euro
Portellone posteriore ad azionamento elettrico	435 euro
Rete divisoria	160 euro
Ruota di scorta in acciaio di dimensioni normali	110 euro
Schiene posteriori ribaltabili con comando dal bagagliaio	90 euro
Sedile passeggero anteriore regolabile elettricamente	405 euro
Sedili anteriori riscaldabili	250 euro
Sedili in pelle con anteriori ventilati	2.000 euro
Sensori di parcheggio anteriori e posteriori	315 euro
Smart Light Assist	725 euro
Smartlink	235 euro
Sound System Canton	565 euro
Telecamera posteriore	380 euro
Tetto panoramico apribile elettricamente	1.105 euro
Travel Assist	70 euro
Volante multifunzione con comandi radio+telefono+cambio Dsg	110 euro

N.B. In grassetto gli accessori presenti sull'auto provata

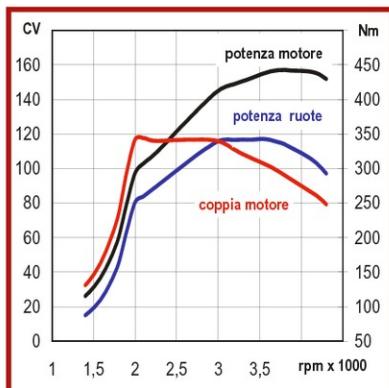
PREZZO DELLA VETTURA PROVATA

40.585 euro



I risultati del Centro Prove

AL BANCO PROVA



La potenza e la coppia motrice erogate dal 4 cilindri td della Skoda sono un po' più elevate rispetto al dichiarato ed ottenute in maniera regolare ed efficace. Basta osservare le curve sul grafico relativo per notare la notevole linearità di erogazione. Buona anche l'insonorizzazione complessiva dell'abitacolo, sia a bassa velocità sia in autostrada.

POTENZA MASSIMA

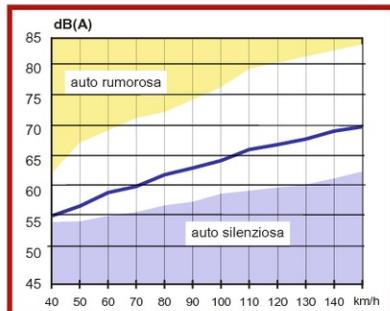
al motore: (Cv 150) Cv 157,1 a 3.780 giri/min
alle ruote in V Cv 117,1 a 3.500 giri/min

COPPIA MASSIMA

Nm: (340) 344,2 a 2.110 giri/min

RUMOROSITÀ

a 90 km/h: 63,9 decibel
a 130 km/h: 68,6 decibel
a 150 km/h: 70,6 decibel
a velocità massima (214,9 km/h): 78,9 decibel



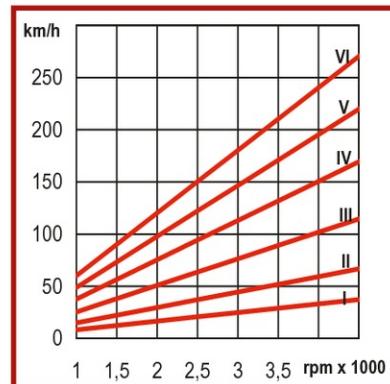
LE MISURE ESTERNE (IN CM)



LE MISURE INTERNE (IN CM)



VELOCITÀ IN OGNI MARCIA



VELOCITÀ MASSIMA

In Ds VI a 3.570 giri/min.
valore medio 214,6 km/h
valore massimo (km/h 216) 214,9 km/h

ACCELERAZIONE

0-50 km/h	3,269 sec.
0-70 km/h	5,252 sec.
0-90 km/h	7,651 sec.
0-100 km/h (9,0 sec.)	9,106 sec.
0-130 km/h	15,647 sec.
0-150 km/h	21,605 sec.
0-400 metri	16,774 sec.
Velocità d'uscita km/h 134,30	
0-1.000 metri	30,781 sec.
Velocità d'uscita km/h 169,50	

RIPRESA IN DRIVE*

80-100 km/h	2,726 sec.
100-120 km/h	3,951 sec.
120-140 km/h	4,961 sec.
140-160 km/h	7,643 sec.
160-180 km/h	---
1.000 metri da 80 km/h	25,979 sec.
Velocità d'uscita km/h 172,90	

FRENATA

da 70 km/h	18,2 metri
da 90 km/h	29,7 metri
da 100 km/h	36,8 metri
da 120 km/h	53,1 metri
da 130 km/h	61,8 metri
da 150 km/h	82,7 metri
da 180 km/h	122,5 metri

CONSUMI

Urbano	12,8 km/litro
Extraurbano	16,4 km/litro
Autostradale	14,9 km/litro
medio	14,7 km/litro

SCARTI AL TACHIMETRO

VELOCITÀ INDICATA	VELOCITÀ REALE
50 km/h	48,3 km/h
90 km/h	86,8 km/h
130 km/h	124,8 km/h
150 km/h	143,7 km/h
225 km/h (velocità massima)	214,9 km/h

PESO IN ORDINE DI MARCIA

Totale	1.589,5 kg
Asse anteriore	58,0% - 922,0 kg
Asse posteriore	42,0% - 667,5 kg

DIAMETRO DI STERZATA

Muri/marcipiedi	11,80/11,42 metri
-----------------	-------------------

CONDIZIONI DEL TEST

Temperatura	17,9° C
Pressione	975,6 hpa
Umidità	55,1%
Pneumatici	Pirelli Cinturato P7
	235/45 R 18 94 W

Tra parentesi i valori dichiarati dal costruttore

*Le prove di ripresa vengono effettuate con il cambio in posizione "D". I tempi sono simili a quelli rilevati nella prova di accelerazione poiché, quando si preme a fondo l'acceleratore, il cambio seleziona il rapporto più adatto in funzione del sistema di gestione dei rapporti. I dati sono quindi comparabili solo con quelli di altre vetture dotate di cambio automatico.

Skoda Superb Wagon 2.0 TDI 150 Cv DSG Ambition



IL VERDETTO

linea	8,0	Abbina un design di personalità senza rinunciare a quell'immagine di sobrietà che caratterizza la marca. Piacevole il nuovo design del frontale.
posto di guida	8,0	Facilmente adattabile a guidatori di qualsiasi taglia grazie alle ampie regolazioni di sedile e sterzo. Spazio generoso in ogni direzione.
ergonomia dei comandi	8,0	Intuitivi anche i comandi secondari: tutto è a portata di mano. Un po' inusuale l'alloggiamento del pulsante Start sul piantone dello sterzo.
efficienza climatizzatore	8,0	L'impianto automatico bizona porta rapidamente e efficacemente in temperatura l'abitacolo, è potente e sensibile alle regolazioni.
abitabilità anteriore	8,0	Non ci si può davvero lamentare: lo spazio è molto generoso anche in altezza. Sedili sagomati bene, accoglienti e contenitivi.
abitabilità posteriore	9,0	Pochi limiti in larghezza, accessibilità molto buona: nessun problema a sistemarsi comodamente, anche quando si viaggia in tre.
capacità bagagliaio	9,0	Vano bagaglio di forma regolare, molto ampio e ottimamente sfruttabile. Soglia di carico bassa. Portello grande e funzionale.
visibilità	7,5	L'attacco alto del lunotto non agevola la percezione degli ingombri in retromarcia. Sensori posteriori di serie.
motore	8,0	Generoso di coppia, soddisfa sia per regolarità di funzionamento sia per silenziosità e garantisce una progressione sempre corposa.
cambio	8,0	Non fa rimpiangere la trasmissione manuale: le cambiate avvengono in maniera quasi impercettibile, passaggi marcia sempre rapidi.
sterzo	8,0	Progressivo e sufficiente pronto nella risposta, non si alleggerisce troppo all'aumentare della velocità. Buona anche la precisione.
freni	8,5	Comando efficace e ben modulabile anche dopo un uso intenso. Gli spazi di arresto restano contenuti anche da velocità molto elevate.
tenuta di strada	8,0	L'assetto contiene con efficacia i movimenti del corpo vettura. Rollio mai elevato. È una station sicura e efficace anche sui tracciati misti.
stabilità	8,0	Risponde con reazioni misurate anche nei cambi di direzione più rapidi. Riallineamenti progressivi. Infonde sempre grande sicurezza.
accelerazione	8,0	Più che soddisfacente: offre spunti piuttosto vivaci nonostante la mole. Nello 0-100 km/h il tempo rilevato peggiora il dato dichiarato.
ripresa	8,0	Risposta in ripresa pronta e progressiva anche ai regimi più bassi. Tempi nel complesso accettabili, tenuto conto della tipologia di vettura.
velocità massima	8,5	Manca di poco il dato dichiarato dalla Casa, ma con quasi 215 km/h resta pur sempre una station wagon molto rapida.
consumo urbano	8,0	In città riesce a difendersi bene, con medie d'uso molto interessanti e che si avvicinano ai 13 chilometri con un litro.
consumo autostradale	8,5	La percorrenza media è di quasi 15 km/litro, un valore molto buono per una berlina nata per viaggiare. Notevole l'autonomia.
confort	8,5	Convince pienamente: motore mai rumoroso anche a andatura elevata, abitacolo ben insonorizzato, sospensioni efficaci anche sullo sconnesso.
dotazioni di serie	8,0	Completa sotto il profilo della sicurezza, propone tutto l'indispensabile. Vettura ben equipaggiata, optional non troppo costosi.
finiture	8,0	Di buona qualità sia per la scelta dei materiali di rivestimento sia per la precisione degli assemblaggi. L'esecuzione è generalmente curata.
prezzo	8,0	Il modello in prova supera i 40 mila euro, cifra non esageratamente elevata tenuto conto dei numerosi optional inclusi.

8,1 votazione media

I DATI DELLA CASA

Motore

Ciclo Diesel, anteriore trasversale, euro 6, 4 cilindri in linea, 5 supporti di banco. Distribuzione bialbero in testa, 16 valvole. - Monoblocco in ghisa, testata in lega leggera. - Raffreddamento a liquido. - Alimentazione a iniezione diretta common rail, turbocompressore a gas di scarico, intercooler. - Catalizzatore ossidante. - Potenza max 150 Cv (110 kW) da 3.500 a 4.000 giri/min. - Potenza specifica 76,2 Cv/litro (55,9 kW/litro). - Coppia max 340 Nm (34,7 kgm) da 1.750 a 3.000 giri/min. - Cilindrata 1.968 cc; alesaggio 81 mm; corsa 95,5 mm. - Circuito di raffreddamento 6,5 litri; olio motore 5 litri. Alternatore 140 A, batteria 72 Ah.

Trasmissione

Trazione anteriore. Cambio automatico a doppia frizione 6 marce. Rapporti: I° 3,460, II° 2,050, III° 1,300, IV° 0,900, V° 0,910, VI° 0,760. RM 3,990. Rapporto finale n.d.

Autotelaio

Avantreno a ruote indipendenti tipo McPherson montanti telescopici, bracci inferiori, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici. Retroreno a ruote indipendenti, bracci multipli oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici. Barra stabilizzatrice anteriore e posteriore. Sterzo a cremagliera con servocomando elettroidraulico. Freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a disco, sistema antibloccaggio. Cerchi ruota 7,0Jx17"; pneumatici 215/55 R 17. Ruota di scorta: kit di riparazione.

Carrozzeria

5 porte, 5 posti. Capacità serbatoio 66 litri.

Dimensioni e pesi

Passo 284,1 cm; carreggiata anteriore 158,4 cm; carreggiata posteriore 157,2 cm. - Lunghezza 485,6 cm; larghezza 186,4 cm; altezza 147,7 cm. - Peso in ordine di marcia 1.520 kg; a pieno carico 2.085 kg; rimorchiabile 2.000 kg. - Capacità bagagliaio 660/1.950 litri.

Prestazioni

Velocità massima 216 km/h. - Accelerazione 0-100 km/h 9,0 secondi. - Rapporto peso/potenza 10,1 kg/Cv (13,8 kg/kW). - Consumo urbano 5,4 litri/100 km (18,5 km/litro); extraurbano 4,2 litri/100 km (23,8 km/litro); combinato 4,6 litri/100 km (21,7 km/litro).

Prezzo base di listino

33.150 Euro - garanzia: vettura 2 anni/km illimitati - verniciatura 3 anni/km illimitati.



DENTITÀ**CILINDRATA**

1.318 CC

VELOCITÀ MAX

184,3 KM/H

DA 0 A 100

10,694 SEC

PERCORRENZA MEDIA

15,7 KM/L

PREZZO

17.700 EURO

Dati rilevati

PRO&CONTRO**PRO**

ASSETTO

CONTRO

SCELTA DI ALCUNI MATERIALE

MATERIALE

La terza generazione della monovolume nipponica ha un look più moderno e personale, un abitacolo spazioso e versatile e consumi inferiori. Ma non costa poco ed è lenta in ripresa

Dario Chiozzotto foto di Thomas Maccabelli

SI CAMBIA MUSICA

PROVA SU STRADA

Honda Jazz 1.3 Elegance Navi ADAS

La nuova Jazz vanta volumi scolpiti e un frontale che ricorda ora la più grande HR-V. I cerchi in lega a cinque doppie razze da 16" sono di serie sulla Elegance Navi ADAS, così come le luci diurne a led.



Tenendo l'ago oltre i 4.000 giri, la grinta non manca e nel classico 0-100 km/h impiega poco più di 10 secondi



P

er Honda, è uno dei modelli più importanti. Non l'avreste mai detto, vero? Eppure delle due precedenti generazioni Jazz sono state vendute nel mondo oltre 5,5 milioni di unità e solo in europa rappresenta il 25% delle intere immatricolazioni annue. Il tutto a conferma dei tanti, e validi, contenuti di un modello che in Italia non ha sinora raccolto il successo sperato, giocando spesso un ruolo da outsider tra le piccole anche per l'assenza di un piccolo td in gamma. Honda ci riprova ora con questa terza generazione, che resta fedele ai precetti originari, ma giunge a una completa maturità, con ingombri

leggermente maggiori, un abitacolo ancora più spazioso e versatile e una migliore guidabilità. Difetti? Continua a mancare un motore td e le riprese sono un po' penalizzate dalla mancanza di vivacità ai bassi regimi del nuovo 1.3.

Come è fatta

La nuova arrivata offre volumi scolpiti e un design più in linea con i modelli recenti, vedi il frontale che riprende nei tratti quello della recente HR-V. Gli ingombri maggiori e soprattutto il passo più generoso, 2,53 metri, consegnano un abitacolo ancora più spazioso e versatile. Una volta accomodati a bordo, il passo in avanti è sensibile, con un ambiente luminoso e una plancia più moderna. La seduta resta piuttosto alta e la pedaliera è un po' disassata, ma le numerose registrazioni di volante e sedile permettono di trovare facilmente la posizione corretta. La strumentazione resta piuttosto classica, con tachimetro e contagiri analogici ben leggibili e integrati da un ampio dispaly digitale (trip computer). La vera novità si trova al centro della plancia, con il nuovo display touch screen da 7 pollici inclinato verso il guidatore e, poco più in basso, i comandi del climatizzatore, anch'essi a sfioramento. Per telecomandi e cellulari si può contare sia sui vani collocati di fronte alla leva del cambio, sia su un pratico cassetto posizionato a sinistra del piantone. Ancora più sensibili i miglioramenti per gli eventuali passeggeri posteriori grazie al passo maggiore. Accedere al divano è facile grazie all'angolo di apertura di quasi 90° delle portiere e poche altre rivali garantiscono così tanto spazio ad altezza gambe; merito di un piccolo trucco, il collocamento del serbatoio sotto il pianale, in posizione centrale. Due adulti viaggiano davvero comodamente anche per lunghi tratti. La versatilità è invece garantita dai "Magic Seats" di serie che si possono reclinare facilmente in avanti ed hanno le sedute alzabili in verticale e bloccabili per caricare oggetti anche ingombranti. Non ultimo, è cresciuta anche la capacità di carico (+17 litri) di 354 litri standard, ampliabili a 1.314



PROVA SU STRADA

Honda Jazz 1.3 Elegance Navi ADAS

litri sempre ben sfruttabili grazie a un vano ampio e ben livellato.

Tecnica e sicurezza

La Honda Jazz è realizzata su un pianale completamente nuovo, impiegato anche per la recente HR-V, ma vanta uno schema delle sospensioni classico, con l'avantreno di tipo McPherson e il retrotreno con barra di torsione ad H. Il settaggio di molle e ammortizzatori, più frenati rispetto al modello giapponese, è stato modificato tenendo in mente i gusti dei guidatori europei, allo stesso modo del servosterzo elettrico, che vanta un rapporto di demoltiplicazione più diretto. Il quattro cilindri 1.3 è nuovo per la Jazz e sostituisce le due unità a benzina precedenti, l'1.2 e l'1.4. Si tratta di un'unità moderna in lega leggera con distribuzione bialbero, 16 valvole, Euro 6 e con un rapporto di compressione piuttosto elevato: 13,5:1. Sul banco a rulli ha erogato 105,9 Cv contro i 102 Cv dichiarati, ma una coppia leggermente inferiore con 121,5 Nm erogati a 5.850 giri/min contro i 123 Nm promessi dalla Casa nipponica. Davvero completa la dotazione di sicurezza, con numerosi sistemi di assistenza alla guida tra cui l'avviso di collisione frontale, quello di abbandono della corsia, il riconoscimento dei segnali stradali, il sistema di regolazione automatica degli abbaglianti e l'Honda City-Brake Active per la frenata d'emergenza. La nuova Jazz, lo ricordiamo, ha conquistato il massimo punteggio, 5 stelle, nei crash test euroNCAP.

Su strada

E' cresciuta, ma non troppo, questa terza generazione, che resta sotto i 4 metri e conferma dunque la sua vocazione cittadina. Agile, grazie agli ingombri accettabili, leggera, sono 1.104 i kg segnati sulla nostra bilancia e pratica, grazie al diametro di volta contenuto, la Jazz si muove senza difficoltà alcuna nelle trafficate vie del centro. A mancare è solo un po' di prontezza, con una risposta un po' lenta ai comandi del gas e una coppia massima erogata davvero molto in alto: 121,5 kgm a 5.850 giri/min. Il nuovo 1.3 ama gli elevati regimi di rotazione, prendendo letteralmente vita attorno ai 4.000 e garantendo, tenendolo oltre tale soglia, tempi del tutto accettabili, come testimoniano i dati del nostro Centro Prove. Le prestazioni complessive sono poi assecondate positivamente da un telaio che ripropone, affinate, le doti della precedente, con un comportamento intuitivo grazie a uno sterzo più sensibile e preciso anche in velocità e un cambio a sei marce manuale dall'ottima manovrabilità. Insomma, anche affrontando un percorso misto ad andatura brillante si dimostra sempre divertente e infonde una piacevole sensazione di sicurezza. E' poi un'ottima compagna viaggio, anche nelle trasferte più lunghe, a patto di ricorrere spesso proprio al cambio per ottenere riprese un po' incisive, penalizzate, anche in questo caso dalla poca coppia erogata ai bassi regimi e dalla rapportatura lunga di quinta e sesta. Una scelta che premia invece i consumi con percorrenze di rilievo, come confermano i 14,5 km/l. rilevati in città e la media complessiva di 15,7 km/l. **A**

La strumentazione è classica, la vera novità è l'ampio schermo a 7" del sistema Honda Connect touch, con i comandi clima collocati un po' più in basso. Più nascosti invece, i pulsanti a sinistra del piantone, mentre per telecomando e cellulare si può contare su un pratico pozzetto davanti alla leva del cambio manuale. Grazie al passo maggiore, sul divano trovano spazio due adulti, con ampia libertà specie a livello gambe. Anche la capacità di carico del bagagliaio, regolare e ben rivestito, è cresciuta di 17 litri, raggiungendo i 354 litri, ampliabili a 1.314, valori al top della categoria.

DOTAZIONI DI SERIE

- Abs+Ebd+Brake Assist
- Air bag (6)
- Allarme collisione frontale Fcw
- Alzacristalli elettrici anteriori e posteriori
- Antifurto protezione perimetrale
- Avviso allontanamento dalla corsia Ldw
- Bracciolo anteriore
- Cappelliera
- Cerchi in lega leggera 16"
- Cinture di sicurezza Elr e fissaggi Isofix
- Climatizzatore automatico
- Computer di bordo Multi Information Display
- Cruise control con limitatore di velocità intelligente Isa
- Fari abbaglianti automatici Hs
- Fari fendinebbia
- Honda Connect con sinto Cd+6 altoparlanti e comandi al volante
- Ingresso Aux-In+Usb+ingresso Hdmi
- Interni in tessuto/microfibra nero
- Luci diurne anteriori a led
- Lunotto e vetri laterali posteriori oscurati
- Navigatore satellitare integrato Garmin+radio digitale dab
- Poggiatesta anteriori attivi
- Prese accessori frontale/bracciolo
- Retrocamera per parcheggio
- Riconoscimento segnaletica stradale Tsr
- Sedili anteriori regolabili in altezza e riscaldabili
- Sedili magici posteriori
- Sensori di parcheggio anteriori e posteriori
- Sensori luci e pioggia e sensore pressione pneumatici Dws
- Servosterzo elettronico Motion Adaptive
- Sistema di frenata attiva in città Ciba
- Smart Key con pulsante di accensione
- Specchi retrovisori regolabili+riscaldabili+richiudibili elettricamente
- Start & Stop
- Tasche portaoggetti su schienale guidatore e passeggero
- Timer spegnimento fari
- Vani portoaggetti nel bagagliaio
- Vivavoce Bluetooth
- Volante regolabile in pelle

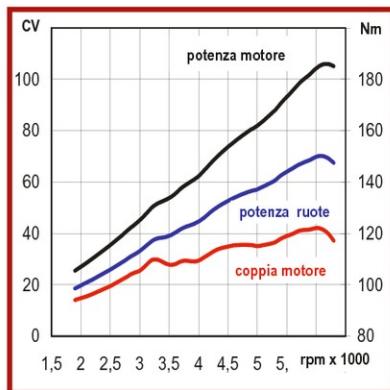
DOTAZIONI OPZIONALI

Vernice metallizzata	650 euro
N.B. In grassetto gli accessori presenti sull'auto provata	
PREZZO DELLA VETTURA PROVATA	18.350 euro



I risultati del Centro Prove

AL BANCO PROVA



Il motore della nuova Jazz presenta un'erogazione piuttosto omogenea e con valori rilevati di potenza e coppia in linea con quanto dichiarato dalla Casa. Il grafico mostra le curve caratteristiche molto lineari con quella di coppia un po' più "mossa", pur non soffrendo di particolari flessioni. L'abitacolo nel complesso è abbastanza bene insonorizzato dalla rumorosità esterna.

POTENZA MASSIMA

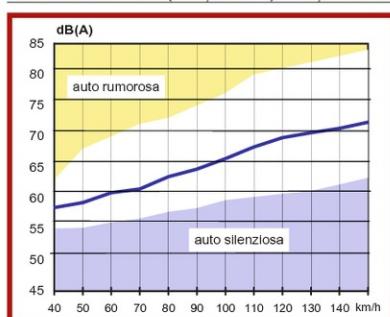
al motore: (Cv 102) Cv 105,9 a 6.160 giri/min
alle ruote in V: Cv 70,2 a 6.100 giri/min

COPPIA MASSIMA

Nm: (Nm 123) 121,5 a 5.850 giri/min

RUMOROSITÀ

a 90 km/h: 64,7 decibel
a 130 km/h: 70,6 decibel
a 150 km/h: 72,3 decibel
a velocità massima (184,3 km/h): 80,6 decibel



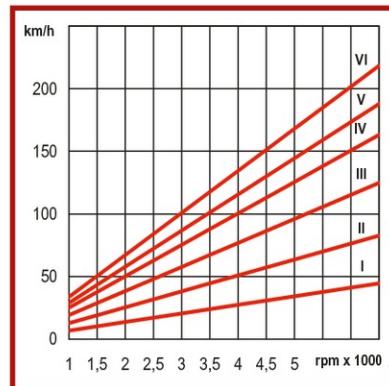
LE MISURE ESTERNE (IN CM)



LE MISURE INTERNE (IN CM)

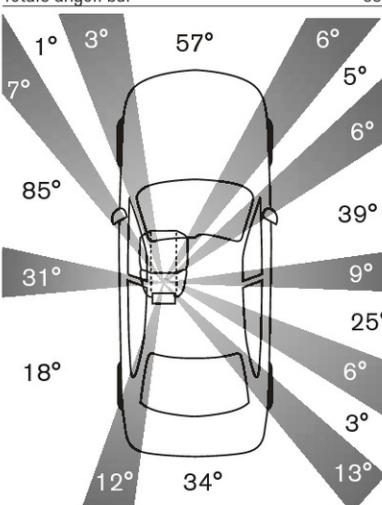


VELOCITÀ IN OGNI MARCIA



VISIBILITÀ

Totale angoli visibili 267°
Totale angoli bui 93°



GIUDIZIO: DISCRETO L'angolo complessivo di luce non è particolarmente ampio ma la percezione degli ingombri è abbastanza buona. E' presente anche la telecamera posteriore.

INCONVENIENTI

Nel corso dei nostri test, sia su strada sia al nostro Centro Prove, non sono stati riscontrati inconvenienti, né si sono verificati guasti.

VELOCITÀ MASSIMA

In V a 6.350 giri/min.
valore medio 184,0 km/h
valore massimo (km/h 190) 184,3 km/h

ACCELERAZIONE

0-50 km/h	3,414 sec.
0-70 km/h	5,796 sec.
0-90 km/h	8,946 sec.
0-100 km/h (11,2 sec.)	10,694 sec.
0-130 km/h	18,441 sec.
0-150 km/h	26,114 sec.
0-400 metri	17,576 sec.
Velocità d'uscita km/h 127,50	
0-1.000 metri	32,389 sec.
Velocità d'uscita km/h 158,90	

RIPRESA IN V MARCIA

50-80 km/h	10,696 sec.
80-100 km/h	7,439 sec.
100-120 km/h	9,103 sec.
120-140 km/h	---
1.000 metri da 50 km/h	36,788 sec.
Velocità d'uscita km/h 138,20	

RIPRESA IN VI MARCIA

80-100 km/h	10,497 sec.
100-120 km/h	11,738 sec.
120-140 km/h	---
1.000 metri da 80 km/h	32,892 sec.
Velocità d'uscita km/h 133,40	

FRENATA

da 70 km/h	19,0 metri
da 90 km/h	31,9 metri
da 100 km/h	39,5 metri
da 120 km/h	56,9 metri
da 130 km/h	66,5 metri
da 150 km/h	89,3 metri

CONSUMI

Urbano	14,5 km/litro
Extraurbano	18,3 km/litro
Autostradale	14,2 km/litro
medio	15,7 km/litro

SCARTI AL TACHIMETRO

VELOCITÀ INDICATA	VELOCITÀ REALE
50 km/h	47,7 km/h
90 km/h	85,4 km/h
130 km/h	123,1 km/h
150 km/h	141,9 km/h
198 km/h (velocità massima)	184,3 km/h

PESO IN ORDINE DI MARCIA

Totalle	1.104,0 kg
Asse anteriore	62,3% - 687,5 kg
Asse posteriore	37,7% - 416,5 kg

DIAMETRO DI STERZATA

Muri/marciapiedi 11,19/10,75 metri

CONDIZIONI DEL TEST

Temperatura	17,6° C
Pressione	981,6 hpa
Umidità	61,4%
Pneumatici	Pirelli Winter Snowcontrol 190 185/55 R 16 87 T

Tra parentesi i valori dichiarati dal costruttore



IL VERDETTO

linea	8,0	E' un po' più sportiva, moderna e meno anonima che in passato, con volumi più scolpiti e un frontale che ricorda la HR-V.
posto di guida	8,5	Le regolazioni di sedile e volante, in altezza e profondità, permettono di trovare facilmente la posizione corretta; la seduta è alta.
ergonomia dei comandi	7,5	Facili da trovare e da usare quelli principali, tranne i pulsanti a sinistra del piantone. Un po' troppo affollato di comandi il volante multifunzione.
efficienza climatizzatore	8,5	Un clima automatico mono zona potente, facilmente regolabile grazie ai comandi touch screen, e con ben cinque bocchette anteriori.
abitabilità anteriore	8,5	Lo spazio è davvero abbondante in ogni direzione, soprattutto in altezza, e l'accesso risulta sempre agevole.
abitabilità posteriore	8,0	Due adulti viaggiano comodi grazie al notevole spazio disponibile per le gambe. L'accessibilità è garantita dall'ampio angolo delle portiere.
capacità bagagliaio	8,0	Vano regolare, ben rivestito e ampio, con 354 litri standard ampliabili a 1.314 litri. La soglia di accesso non è troppo alta.
visibilità	7,5	Buona quella anteriore, un po' penalizzata quella di 3/4 posteriore; molto utile in manovra la telecamera offerta di serie.
motore	7,5	Ha erogato al banco quasi 4 Cv in più (105,9 Cv), ma difetta in prontezza sotto i 4.000 giri/min e la coppia massima è erogata molto in alto.
cambio	8,5	Un sei marce manuale dalla corsa corta e sempre ben manovabile; leggera da azionare anche la frizione.
sterzo	8,0	Poco pesante in città, vanta una migliore prontezza che in passato e mantiene un buon carico anche in velocità.
freni	7,5	In città il comando non è molto modulabile, ma gli spazi di frenata sono migliorati rispetto alla precedente, anche alla alte andature.
tenuta di strada	8,5	A suo agio anche sui percorsi tortuosi, trova rapidamente l'appoggio in curva e non impensierisce nelle manovre di emergenza.
stabilità	8,5	E' sempre ben bilanciata e, grazie al passo e alle carreggiate più ampie, non è mai in difficoltà. Retroreno stabile e riallineamenti sicuri.
accelerazione	8,5	E' brillante e più rapida del dichiarato: in 10,69 secondi da 0 a 100 km/h contro gli 11,2 secondi promessi dalla Casa.
ripresa	7,0	Tempi sempre piuttosto lunghi, dovuti sia alla rapportatura del cambio che alla coppia massima, erogata molto in alto.
velocità massima	8,0	Non raggiunge gli ottimistici 190 km/h dichiarati, ma gli oltre 184 km/h rilevati in sesta sono un punta interessante per una compatta.
consumo urbano	9,0	14,5 km/l sono un'ottima percorrenza, garantita anche dal nuovo e moderno 1.3 a benzina e dal peso contenuto (1.104 kg).
consumo autostradale	8,5	Grazie anche alla sesta di riposo e alla buona ricercatezza aerodinamica, la Jazz non delude, percorrendo senza troppe accortezze 14,2 km/l.
confort	7,5	Ad andatura stabilizzata è silenziosa e solo agli alti regimi il timbro del motore diviene avvertibile. Discreto l'assorbimento delle sospensioni.
dotazioni di serie	8,5	L'allestimento Elegance è davvero completo di tutto, con clima, cerchi da 16", sedili riscaldabili, navigatore e 6 air bag. Pochi gli optional.
finiture	8,0	La cura costruttiva è notevole, con giochi ridotti e allineamenti corretti, meno ricercati i materiali, con alcune plastiche rigide al tatto.
prezzo	7,0	Non è certo economica, ma i 17.700 euro richiesti sono in parte giustificati dalla dotazione completa e dai tanti validi contenuti.

8,0 votazione media

I DATI DELLA CASA

Motore

Ciclo Otto, anteriore trasversale, euro 6, 4 cilindri in linea, 5 supporti di banco. Distribuzione bialbero in testa, 16 valvole. - Monoblocco e testata in lega leggera. - Raffreddamento a liquido. - Alimentazione a iniezione elettronica integrata con l'accensione. - Catalizzatore a 3 vie con sonda lambda. - Potenza max 102 Cv (75 kW) a 6.000 giri/min. - Potenza specifica 77,4 Cv/litro (56,9 kW/litro). - Coppia max 123 Nm (12,5 kgm) a 5.000 giri/min. - Cilindrata 1.318 cc; alesaggio 73 mm; corsa 78,7 mm. - Circuito di raffreddamento n.d.; olio motore n.d. Alternatore 130 A, batteria 70 Ah.

Trasmissione

Trazione anteriore. Frizione monodisco a comando idraulico. Cambio manuale 6 marce. Rapporti: I° 3,461, II° 1,869, III° 1,235, IV° 0,948, V° 0,809, VI° 0,688. RM 3,307. Rapporto finale 4,625.

Autotelaio

Avantreno a ruote indipendenti tipo McPherson montanti telescopici, bracci inferiori, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici. Retrotreno a barre di torsione, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici. Barra stabilizzatrice anteriore e posteriore. Sterzo a cremagliera con servocomando elettronidraulico. Freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a disco, sistema antibloccaggio. Cerchi ruota 7,0Jx16"; pneumatici 185/55 R 16. Ruota di scorta: kit di riparazione.

Carrozzeria

5 porte, 5 posti. Capacità serbatoio 40 litri.

Dimensioni e pesi

Passo 253 cm; carreggiata anteriore 147,7 cm; carreggiata posteriore 146,6 cm. - Lunghezza 399,5 cm; larghezza 169,4 cm; altezza 155 cm. - Peso in ordine di marcia 1.066 kg; rimorchiabile 1.000 kg. - Capacità bagagliaio 354/1.314 litri.

Prestazioni

Velocità massima 190 km/h. - Accelerazione 0-100 km/h 11,2 secondi. - Rapporto peso/potenza 10,5 kg/Cv (14,2 kg/kW). - Consumo urbano 6,2 litri/100 km (16,1 km/litro); extraurbano 4,5 litri/100 km (22,2 km/litro); combinato 5,1 litri/100 km (19,6 km/litro).

Prezzo base di listino

17.700 Euro - garanzia: vettura 3 anni/100.000 km - verniciatura 3 anni/km illimitati.



SILENZIO SI CORRE

Alla seconda stagione la Formula E mostra grande vitalità tecnica e piloti di alto livello. Il format, con gli eventi che si svolgono nelle città favorisce lo spettacolo e la presenza di pubblico. Gli appassionati possono assistere a tutte le gare in diretta su Rai Sport. Abbiamo chiesto a un tecnico e a un pilota quali sono le differenze con le vetture tradizionali

di Eugenio Mosca

Lil mondo dell'automobile guarda avanti, verso una mobilità sempre più sostenibile che pare decisamente orientata alla propulsione elettrica, e ovviamente l'automobilismo sportivo non può snobbare questa realtà. Così, dopo che le massime categorie dell'automobilismo "tradizionale", Formula 1 e LMP1 (i prototipi che disputano il WEC e la 24 Ore di Le Mans), hanno sposato già da alcuni anni la causa dell'ibrido, dallo scorso inverno la Fia ha fatto una scelta ancora più estrema dando il via alla Formula E, sotto la gestione di Alejandro Agag. Una categoria che ha come obiettivo primario la promozione dell'immagine delle automobili "full electric" ma anche quello di aiutare, perché ovviamente la ricerca principale è quella che viene portata avanti dai grandi gruppi automobilistici, lo sviluppo della tecnologia dei veicoli a zero emissioni testando situazioni limite come quelle che si verificano in gara. Partita l'inverno scorso (2014-2015) un po' in sordina, quasi come una sorta di esperimento con vetture tutte uguali, dopo una stagione di rodaggio la Formula E si presenta con una grande vitalità potendo vantare una netta evoluzione sia dal punto di vista tecnico sia sotto il profilo sportivo e dello spettacolo, grazie a una serie di scelte azzeccate relativamente al format degli eventi

e soprattutto al fatto che si correrà in alcune capitali europee e dei cosiddetti paesi emergenti. Inoltre, gli appassionati italiani potranno seguire tutti gli 11 round di questa stagione in diretta TV su Rai Sport.

Solo in città

Il format degli eventi è ideale per creare spettacolo. Tutto si svolge in una sola giornata: prove libere, qualifiche e gara, di circa 40 minuti con sosta obbligatoria per cambio vettura, dato che un solo pacco batterie non ha la necessaria autonomia per portare a termine la gara. Quindi l'attività in pista, e nei box, si succede a ritmo incalzante e il pubblico non ha certo tempo per annoiarsi. Inoltre si corre sempre su tracciati cittadini, che oltre ad essere spettacolari sono l'ideale per avvicinare il pubblico e organizzare eventi di contorno alla gara. Quindi un grande happening, ma anche un messaggio chiaro per quella che potrebbe rappresentare la prossima frontiera della mobilità cittadina e non solo. Azzeccato anche il calendario, che per buona parte si incastra nel periodo morto della F. 1.

Schieramento di alto livello

Fin dall'inizio la Formula E ha cercato di guadagnare consensi e credibilità coinvolgendo piloti di nome, con un passato in Formula 1: da

Stephane Sarrazin vola con la sua Venturi sopra i cordoli del circuito cittadino di Punta del Este.



Calendario 2015-2016

24 ottobre 2015	Pechino Cina
7 novembre 2015	Petrajaya Malesia
19 dicembre 2015	Punta del Este Uruguay
6 febbraio 2016	Buenos Aires Argentina
12 marzo 2016	Mexico City Messico
2 aprile 2016	Long Beach USA
23 aprile 2016	Parigi Francia
21 maggio 2016	Berlino Germania
4 giugno 2016	Mosca Russia
2-3 luglio 2016	Londra Gran Bretagna (2 gare)

Il gruppone delle Formula E si avventa sulla prima staccata dell'E-Prix di Punta Del Este. Le fasi della partenza sono ancora più spettacolari nel contesto di un circuito cittadino. Nell'altra pagina: il capoclassifica Sébastien Buemi, sopra, al volante della Renault e.Dams. Sotto: Loïc Duval con la monoposto Dragon Racing.

Nelson Piquet Jr., che ha conquistato il titolo la scorsa stagione, a Bruno Senna, Nick Heidfeld, e altri ancora tra cui i nostri Jarno Trulli e Vitantonio Liuzzi, dando a volte l'impressione di una sorta di cimitero di elefanti. Invece, come sottolinea a parte Michela Cerruti, da questa stagione le cose paiono radicalmente cambiate, perché accanto a tanti ex della Formula 1, otto su venti e tutt'altro che pensionati a partire dall'ex campione iridato Villeneuve, sono arrivati diversi giovani di belle speranze, come Robin Frijns, Antonio Felix da Costa e Nathanael Berthon, ma anche ottimi professionisti come Stefan Sarrazin, Loic Duval e Sam Bird, oltre a Simona De Silvestro in rappresentanza del gentil sesso. Insomma, una griglia davvero bella testa, come possono vantare poche altre categorie attuali nel motorsport. Così come a dare sostanza contribuisce la presenza di diversi marchi automobilistici: Renault, Audi, Venturi, Mahindra, fino all'ultimo arrivato, Jaguar, che ha da poco comunicato ufficialmente il proprio rientro nelle competizioni scegliendo proprio la Formula E. Per la cronaca, dopo tre gare disputate, a contendersi il solitario primato in classifica sono proprio due ex F. 1, Sébastien Buemi con la Renault e.Dams e Lucas di Grassi al volante della Abt Schaeffler Audi, staccati di un solo punto. Ma il campionato è ancora lungo.

Più libertà tecnica

Rispetto alla scorsa stagione quando il pacchetto vettura era uguale per tutti (telai Dallara-Spark, motori Renault, cambio Hewland a 5 rapporti, pacco batterie Williams) quest'anno il regolamento

tecnico consente maggiore libertà, lasciando ai 10 team iscritti la possibilità di diventare Costruttori, almeno in parte, potendo montare sui telai Dallara-Spark un proprio propulsore e relativo inverter, sistema di raffreddamento, cambio e alcune parti delle sospensioni dovendo però mantenere i portamozzi, così come resteranno uguali per tutti la parte aerodinamica delle monoposto e le batterie. Otto team hanno scelto di diventare costruttori, sviluppando in proprio dei sistemi oppure collaborando con altri fornitori per i motori: Abt con Schaeffler; e.Dams con Renault; Mahindra e Nextev con motore proprio; Venturi con motore proprio sviluppato da McLaren che equipaggia anche Dragon; Virgin con DS/Citroën; Andretti e Aguri con motore McLaren. Purtroppo dopo due tentativi di partecipazione ha alzato bandiera bianca il team Trulli motorizzato Motomatica. E a seconda delle motorizzazioni i vari team hanno anche diversificato il cambio, con e.Dams che ad esempio utilizza solo due rapporti mentre altri Costruttori utilizzano cambi a quattro o cinque rapporti. La potenza massima delle batterie è rimasta invariata a 200 kW in qualifica (equivalenti a 270 Cv) e 150 kW in gara (202 Cv), potenze che a fronte di un peso vettura globale di 888 kg in teoria (perché bisogna tenere conto dei consumi) consentirebbero una accelerazione 0-100 km/h in 3" e una velocità massima di 225 km/h, con una capacità di 28 kWh massimi a vettura disponibili per completare la gara. Va detto che ogni pilota ha a disposizione due vetture per portare a termine la gara, con il curioso cambio obbligatorio di monoposto a

metà gara, per il quale c'è un tempo minimo fissato per ragioni di sicurezza. Inoltre, grazie al "fan boost" i tre piloti più votati dal pubblico via internet possono contare su una potenza aggiuntiva di 30 kW (40 Cv) da utilizzare per 5" a vettura durante la gara. Sono rimasti invariati anche gli pneumatici "ognitempo" Michelin da 18".

Il tecnico: risparmiare per vincere

Per comprendere meglio la filosofia tecnica della Formula E abbiamo chiesto lumi a Massimo Del Prete, un tecnico "polivalente" di grande esperienza che lavora su varie tipologie di vetture "tradizionali" (Turismo, Gran Turismo, Fuoristrada) e dalla scorsa stagione in forza alla Venturi.

Come cambia l'approccio del tecnico alla Formula E?

"Innanzitutto è bello avere a che fare con una cosa nuova, che richiede un reset a livello di filosofia. Qui ci sono più variabili rispetto a una vettura convenzionale. Ad esempio a livello di set up la scelta non è più indirizzata alla performance pura ma alla scorrevolezza. Certamente si cerca sempre di minimizzare l'eventuale sottosterzo o sovrasterzo, ma anche se non si ottiene un bilanciamento perfetto è determinante avere una vettura scorrevole, che non ti costringe a fare troppi "lift".



Il pilota

Si sviluppano altri sensi

Come cambia per un pilota la guida della Formula E? Lo abbiamo chiesto a Michela Cerruti, nella foto insieme ai compagni del team Bmw con cui ha vinto al Nürburgring, che oltre ad avere corso con varie tipologie di vetture convenzionali (Turismo, Gran Turismo, Monoposto) la scorsa stagione ha disputato anche alcune gare al volante della Formula E del team Trulli.

"Le due maggiori differenze rispetto alle vetture tradizionali sono la mancanza del rumore, che potrà sembrare banale invece per un pilota è un'indicazione molto utile nello stile di guida, e la gestione del consumo della batteria. Quindi si sviluppano altri sensi, prestando maggiore attenzione visiva agli strumenti sul cruscotto e modificando lo stile di guida in determinate fasi di gara. Perciò c'è un compito più strategico del pilota, che certamente viene aiutato anche dal muretto box ma che deve imparare a gestire direttamente. Infatti, quando si vedono piloti che in alcune fasi di gara riescono a fare una differenza enorme significa che sono riusciti a trovare il migliore compromesso risparmiando energia, rilasciando prima l'acceleratore e tirando la paletta "rigen" per recuperare energia, senza perdere troppo tempo in pista. Quindi riescono a combattere e superare pur andando un po' di conserva". Da fuori non sembrano molto veloci

queste monoposto, al volante sono appaganti?

"In termini assoluti è vero che non sono velocissime. Però ogni vettura diventa difficile da portare al limite. Anche perché non sono vetture facili da guidare: data la difficoltà di portare in temperatura i freni in carbonio spesso si verifica il bloccaggio in staccata, oppure la macchina parte in sovrasterzo perché il livello di grip non è dei migliori, sia per gli pneumatici di tipo stradale sia per il fondo irregolare. Ed essendo una vettura piuttosto pesante e con una distribuzione dei pesi sbilanciata al posteriore, quando parte in sovrasterzo ha molta inerzia e diventa difficile da controllare. Perciò come performance queste monoposto sono distanti da una formula tradizionale, ma le variabili accennate rendono tutto molto movimentato. E quindi divertente per noi piloti".

Scorrendo la griglia di partenza ci sono moltissimi piloti validi eppure sembra una sorta di categoria di ripiegno, è così? "Forse la scorsa stagione, ma attualmente non è così. Il concetto di questa categoria è qualcosa di nuovo e diverso da ogni altra. E lo si vede soprattutto in questa

stagione, perché si è creato un ambiente di grandi professionisti sia sotto il profilo tecnico sia per quanto riguarda i piloti, con una griglia di partenza con il più alto livello oggi nel motorsport. Ora i piloti vogliono andare in Formula E, anche perché sono entrate le Case ufficiali".

Anche tu?

"Se dovessero arrivare delle occasioni le valuterò con interesse".

Gli eventi della Formula E sono votati allo spettacolo, dentro e fuori la pista grazie anche al fatto di correre in città a contatto con il pubblico, cambieresti qualcosa nel format?

"Il fatto che tutto avvenga in un solo giorno tiene viva l'attenzione del pubblico, che non ha mai tempo di annoiarsi. Per contro è piuttosto critico per i team, perché in caso di incidente importante durante una sessione di prove può diventare difficoltoso riparare la vettura per la gara. Anche il cambio macchina si presta a due valutazioni: come immagine, volendo comunicare che l'elettrico rappresenta una buona soluzione per la circolazione quotidiana, forse non è positivo mostrare che per completare una distanza non lunghissima si è costretti a cambiare macchina, per contro il pubblico si è ormai affezionato allo spettacolo che a volte riserva anche colpi di scena. È senza dubbio positivo, invece, il contatto con il pubblico, che manca in F. 1"





Sopra: uno dei giovani di belle speranze, Robin Frijns, con la monoposto del team Andretti. A sinistra: gli E-Prix sono anche eventi mondani dove non mancano mai i vip. Qui Jacques Villeneuve ha di che consolarsi per la mancata partenza in Uruguay con l'attrice inglese Naomie Melanie Harris, che ha poi premiato il vincitore Buemi, e due splendide modelle.

Sotto: Nick Heidfeld con la Mahindra precede Lucas di Grassi con la Abt Schaeffler Audi. Nell'altra pagina: naturalmente la Safety car per la Formula E non poteva che essere elettrica. Il Ceo della categoria, Alejandro Agag, davanti alla Bmw-i8. A destra: il tecnico Massimo Del Prete, che collabora anche con Audi Sport Italia, a colloquio con Andrea Amici.



Cioè?

Quella procedura che disattiva trazione e carica, una sorta di "folle" che consente di risparmiare carica elettrica. Così come bisogna centellinare il freno elettrico sull'asse posteriore che carica (max 100 kW) la batteria. Inoltre bisogna evitare che si surriscaldino le batterie, perché oltre i 55° non avviene la ricarica e dopo i 63° si accusa una perdita di potenza e non si attiva più il freno elettrico sull'asse posteriore, quindi il pilota deve ripartire in modo differente la frenata".

Nella gestione di questi dispositivi il tecnico dà indicazioni al pilota?

"Nel corso delle prove libere definiamo quanto deve essere il consumo medio per ogni giro in gara, quindi ad ogni passaggio il pilota comunica quanta energia ha consumato e dal muretto, tramite un programma di calcolo, gli indichiamo quanti "lift" deve fare in ogni rettilineo per rientrare nel consumo



Formula E in TV

Tutte le gare in diretta su RAI Sport

La Rai ha acquisito per tre anni i diritti della Formula E e trasmetterà in diretta tutti gli 11 round dell'attuale stagione. Abbiamo chiesto al vice direttore di Rai Sport, Marco Franzelli, i motivi di questa scelta.

"Crediamo sia una competizione interessante sotto il profilo sportivo, tecnologico e sociale. Una scelta fatta prima del problema Volkswagen, che ha portato al cuore il problema emissioni legato ai veicoli che circolano nelle nostre città. Quindi ci sembrava utile poter presentare ai nostri telespettatori una competizione basata sulla tecnologia legata alla propulsione elettrica, un aspetto verso i quali l'industria automobilistica è attenta. Peraltro si corre nelle città, perciò a stretto contatto con la gente".

Come sono stati i primi riscontri? "Ovviamente è una competizione che necessita di un certo "rodaggio". Anche perché i primi E-Prix si sono disputati fuori Europa in orari non molto favorevoli. Tuttavia siamo soddisfatti dell'attenzione che c'è stata (dai 176.000 contatti della diretta di Pechino si è saliti ai 270.000 della gara in Uruguay, con altrettanti per le successive repliche) e credo che con le gare in Europa, ad orari più convenzionali e per il fatto che si correrà in città come Berlino, Parigi, Londra e Mosca, l'attenzione sarà maggiore. Insomma, ci crediamo, perché ci sono diversi elementi interessanti: la durata di gara inferiore all'ora, il cambio vettura che contribuisce a creare emozioni, il "fan boost" che dà modo agli appassionati di intervenire direttamente nella competizione, e molti piloti ex F.

1, a partire da un ex campione del mondo come Jacques Villeneuve. Sarebbe bello che si riuscisse a organizzare una gara anche in una delle nostre città". Il commento delle gare è affidato a Gianluca Gafforio (*nella foto sotto*), coadiuvato dal punto di vista tecnico da Michela Cerruti. "E' un campionato entusiasmante, con tanta bagarre in pista e immagini spettacolari anche grazie ai tracciati cittadini. Sicuramente non è una categoria facile da raccontare e spiegare - ammette il telecronista romano -, ma grazie anche all'aiuto di Michela Cerruti, che oltre ad essere capace ha dimostrato di piacere al pubblico per la carica di simpatia, abbiamo avuto dei riscontri incoraggianti. Credo che la Formula E abbia tutti i numeri per diventare un punto di riferimento per tutti gli appassionati, a partire dai giovani che avendo più dimestichezza con i social network sono attratti dall'innovativo sistema del "fan boost".



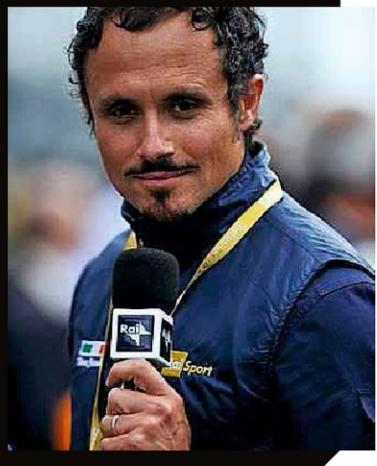
programmato. Il segreto è risparmiare, sia per avere l'energia necessaria a concludere la frazione di gara con una buona performance sia per avere energia da spendere per attaccare o difendersi da un altro pilota".

Rispetto alla scorsa stagione c'è più libertà tecnica, questo ha favorito l'evoluzione?

"Certamente, a livello di efficienza. La potenza massima è uguale per tutti, misurata dalla federazione in uscita dalla batteria, perciò si tratta di avere il gruppo motore, inverter (il dispositivo che trasforma la corrente continua della batteria in corrente alternata trifase per il motore) e cambio più efficiente. La libertà tecnica di potersi costruire questi dispositivi ha portato a differenti filosofie. C'è chi utilizza due rapporti, uno per partire e l'altro fisso in gara, sfruttando il vantaggio di non avere i tempi morti di cambiata e consentendo al pilota di restare più concentrato sull'utilizzo degli altri dispositivi, mentre nel nostro caso (Venturi con motore realizzato da McLaren e cambio Hewland) preferiamo utilizzare più rapporti per avere un maggiore regime di rotazione del motore e quindi maggiore efficienza e limitare il surriscaldamento. Comunque, ad ogni gara siamo in grado di coprire una distanza maggiore oppure di avere maggiore potenza disponibile".

Quali prospettive vedi per la Formula E?

"Mi pare un ambiente molto attivo, come conferma l'ingresso di un altro grosso marchio come Jaguar. Quindi decisamente positivo". **A**





Correre in batteria

Nel 2016 vedremo due nuovi team nella Formula E, uno di questi sarà quello della Casa inglese che ha in serbo anche un'elettrica per il grande pubblico

Di Lino Garbellini



Uno dei nuovi arrivi nel campionato di Formula E, stando a quanto riportato da Sky News e Motorsport.com, sarà, udite udite, il gruppo Jaguar. Il nuovo team dovrebbe prendere parte alla terza stagione della Formula E che inizierà a fine 2016. La casa inglese si avvarrà di una partnership con Williams Advanced Engineering, l'azienda che disegna e realizza le batterie per le auto di questa competizione e vanta un'esperienza unica in Formula 1. Sempre stato a quanto dichiarato da Sky News, in concomitanza con l'annuncio della partecipazione in Formula E, la Jaguar presenterà una propria vettura con motore elettrico.

Al momento la Casa non ha rilasciato indiscrezioni, ma attraverso il suo portavoce ha fatto sapere che l'azienda, "valuta sempre nuove opportunità di business e tra queste, sono incluse

un ampio ventaglio di attività, compreso il motorsport".

Le voci sulla nuova possibile squadra nella competizione con motore elettrico arrivano con inaspettato tempismo. Insomma tutto lascia supporre che la new entry della Formula E sarà proprio quella inglese. Più in generale, quella dell'elettrico sembra essere una vera e propria resurrezione che coinvolge molte case automobilistiche.

Porsche è impegnata nella produzione di una super sportiva green, Chevrolet è quasi pronta per svelare la versione finale della Bolt, e sono in molti a seguire le orme di Tesla. Fatte queste considerazioni, non stupisce più di tanto la scelta di Jaguar, intenzionata ad entrare in un palcoscenico che potrebbe diventare un ottimo trampolino di lancio per un possibile modello con propulsione a batterie destinato al consumatore finale. **A**

In alto, ecco come potrebbe presentarsi al via del prossimo campionato la Jaguar Formula E. La Casa inglese ha confermato l'interesse sia per le competizioni sia per le auto di serie.

ANCHE SU TABLET E SMARTPHONE



MESSAGGIO PROMOZIONALE

COME ACQUISTARE



Scarica gratuitamente l'app Automobilismo di Edisport Editoriale dal tuo Store.
Scegli l'opzione che preferisci:
1 numero - 6 numeri (scegli tu quando scaricarli) - 12 numeri (un anno solare)

Sport

TEST POLARIS RAZOR 1000 BY DC RACING



PROVE DI DAKAR



Partendo dal Polaris Razor 1000 la DC Racing ha realizzato una versione racing, che parteciperà al CIVF, a un prezzo contenuto entro i 35.000 euro. L'abbiamo provato su alcuni dei tracciati dell'impianto di Maggiora e ci ha entusiasmato

Eugenio Mosca - Foto di Luca Mauri

A

veva proprio ragione il mitico Steve McQueen nel dire che la corsa è vita e tutto il resto è attesa. Infatti, con l'arrivo delle feste natalizie il motorsport è già in letargo da un pezzo e noi appassionati di motori cominciamo a sentire una sorta di crisi di astinenza. Certo se ne parla, con qualche notizia più o meno interessante giusto per non spegnere completamente l'interruttore, ma manca l'azione! E non bastano certo le mega abbuffate tipiche del periodo e i tanti brindisi a compensare tale mancanza, anche perché il "digiuno" si prospetta ancora lungo. Meno male che a riaccendere la "luce" ci pensa la Dakar, che già dai primi giorni dell'anno nuovo ci fa tornare a respirare aria di competizione e avventura. Anche se, diciamola tutta, non è più quella di una volta. E poi, qui da noi non è che se ne parli più così tanto. D'altronde, con la pattuglia tricolore, soprattutto delle quattro ruote, ridotta ai minimi termini non è che ci si possa aspettare poi molto. In questa edizione, infatti, sono solo cinque i piloti nostrani in gara: in ordine di partenza; Eugenio Amos (Polaris); Gianpaolo Bedin (Buggy Raitec); Michele Cinotto (Polaris); Bruno Rodi (Desert Warrior); Stefano Marrini (Mitsubishi). Certo, dato il momento economico difficile e visti i costi di partecipazione alla madre di tutte le gare off-road non c'è da meravigliarsi più di tanto di questo assottigliamento rispetto ai tempi d'oro, ma la realtà è che in generale tutto il settore del fuoristrada in Italia è in sofferenza da un po' di anni a questa parte. E manco a dirlo la causa principale di questa crisi è legata ai costi sempre maggiori necessari per correre in questa disciplina: per iscrizioni e logistica, ma soprattutto per la preparazione e gestione dei mezzi. Tanto che per incrementare il numero dei partecipanti da alcuni anni la Federazione Internazionale ha varato una nuova categoria T3 Light, in pratica piccoli buggy con motore motociclistico, proprio per contenere i costi.

Dagli sterrati alle PS

E proprio durante le feste, un amico esperto preparatore del settore, Leo Corbetta, con alle spalle tredici Dakar "vere" e molti altri raid, mi dice di avere appena terminato un mezzo interessante



Sopra: il "Mostriacciattolo" esce in scioltezza da una profonda buca. A destra: in un profondo canale possiamo apprezzare l'ottimo lavoro delle sospensioni nell'assorbire le asperità del terreno e mantenere un buon assetto e trazione.
Nell'altra pagina: Il buon rapporto peso potenza consente di superare salite anche impegnative, sopra, e di divertirsi con sovrasterzi in accelerazione.

per correre in fuoristrada a costi, tutto sommato, contenuti. La base è il Polaris Razor con motore 1000 cc da 110 Cv, commercializzato a un prezzo intorno ai 22.000 euro. Partendo da questa, la DC Racing ha allestito una versione racing, che oltre agli indispensabili accessori omologati obbligatori per correre, come gabbia di sicurezza, sedili, cinture e estintore, è intervenuta irrigidendo telaio e sospensioni, montando ammortizzatori racing, sostituendo le ruote e incrementando le prestazioni del motore a 135 Cv pur senza toccare gli organi interni per non far lievitare troppo i costi finali, contenuto entro i 35.000 euro. Interessante per un mezzo indirizzato al Campionato Italiano Velocità Fuoristrada (CIVT) ma ideale anche per gare più impegnative come le Baja e non solo. Infatti, alla presentazione della Dakar mi aveva meravigliato la notizia che Michele Cinotto avesse deciso di affrontare la gara proprio con un mezzo simile (si tratta del quattro posti, per alloggiare il serbatoio della capacità minima richiesta di 200 lt, però accorciato nel passo) della Polaris. Così come Eugenio Amos, ma anche altri piloti dato che il team italo-francese Xtreme Plus di questi mezzi ne schiera quasi una decina. E poi se ogni volta che gareggia Luna Rossa tutti noi italiani diventiamo navigatori ci sta che con la Dakar in corso noi appassionati di motori si diventi tutti fuoristradisti. Perciò, ricevuto l'invito a provare il mezzo ci siamo trovati al volo in... trasferimento nella "pampa" novarese, presso lo Sport Club Maggiora Off-Road Arena.

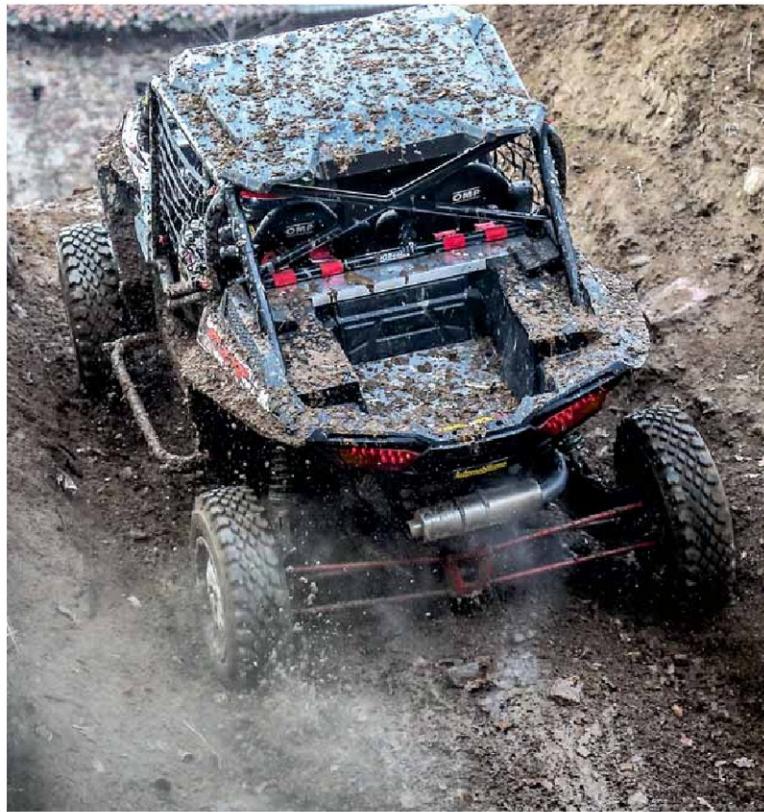
Giocattolo sorprendente

Appena scaricato dal camion il rombo cattivo e le linee grintose e contenute mi suggeriscono per il Razor by DC Racing il simpatico nomignolo di "mostriacciattolo". Un appellativo che si rivelerà azzeccato, perché "Lui" ha deciso di meravigliarci facendoci capire successivamente che, forse, sulle prime l'avevamo un po' sottovalutato. La posizione di guida, con il sedile OMP racing comodo e contenitivo, è tradizionalmente alta a vantaggio della visuale, che però è parzialmente disturbata dalla linea del metà parabrezza proprio davanti agli occhi. Situazione che peggiorerà con il fango che si depositerà successivamente. Ricevute le indicazioni sui comandi da Davide Corbetta, montati gli pneumatici artigliati per lo sterzato morbido e fangoso e inserita la trazione 4x4 con l'apposito tasto partiamo dall'area più "hard" del bell'impianto piemontese, quella



preparata con gli ostacoli naturali più accentuati: canali, buche profonde e ripide salite e discese, l'ideale per verificare angoli di attacco e uscita e mettere alla prova la trazione e l'adattamento delle sospensioni agli ostacoli più accentuati così da mantenere il più possibile le ruote attaccate a terra e garantire la trazione. E fin dai primi metri il "Mostriciattolo" ci fa capire che fa sul serio: se il sottoscritto ci crede "Lui" l'ostacolo, anche quello in apparenza più ostico, lo supera in scioltezza. Quindi ci trasferiamo nell'area del tracciato serrato più veloce (mentre non abbiamo sagggiato la pista da Autocross), che si snoda in mezzo al bosco alternando un tratto semirettilineo a tornanti, saliscendi e buche con tanto di acqua e ghiaccio. L'ideale per dare una bella strapazzata al "Mostriciattolo". Ma "Lui" ancora una volta ci sorprende. Il motore è pronto alla risposta e mostra un bell'allungo (grazie anche ad un buon rapporto peso-potenza di 4,5 kg/Cv), le sospensioni svolgono in pieno il loro lavoro assorbendo bene le asperità senza creare scompensi nella linearità dell'assetto. E il fatto di poter tenere sempre le mani sul volante senza la preoccupazione di cambiare è un bell'aiuto nella guida, soprattutto nel misto stretto su terreno accidentato, grazie anche alla precisione e leggerezza dello sterzo. Unico appunto, volendo fare i pignoli, un certo sottosterzo che si manifesta nelle curve più chiuse quando si cerca di anticipare l'accelerazione. Fenomeno a cui abbiamo cercato di porre rimedio, almeno in parte, con una "toccatina" di freno con il piede sinistro in ingresso curva, così da far partire in sovrasterzo il posteriore. Per il resto il "Mostriciattolo" si è veramente fatto apprezzare regalandoci grande divertimento.

Certamente i lunghi e veloci percorsi della Dakar magari non sono il suo pane, soprattutto per la velocità di punta limitata a poco più di 100 km/h, ma nel misto è davvero micidiale! **A**





LA TECNICA

Telaio irrigidito

Il telaio tubolare di serie è stato irrigidito nella parte inferiore, nelle zone di attacco delle sospensioni e nei punti di attacco della gabbia di sicurezza, saldata. Perciò la parte superiore è profondamente modificata per integrare la struttura della gabbia di sicurezza, saldata, che oltre a proteggere va a irrigidire tutto l'insieme legando la cellula centrale con la parte anteriore e posteriore, oltre a "chiudere" l'accesso laterale all'abitacolo. Tra gli accessori di sicurezza omologati obbligatori per correre i due sedili racing, con apposite staffe di fissaggio, e le cinture di sicurezza a quattro punti. Mantenendo gli stessi punti di attacco, sono stati montati i doppi triangoli anteriore e i puntoni longitudinali posteriori più grossi e resistenti, con boccole più rigide in Vulkollan, così come i semiasse maggiorati e la barra antirollio posteriore maggiorata e regolabile su due posizioni, tutto realizzato dall'americana Holz. Gli ammortizzatori sono Oram, regolabili a quattro vie in estensione e compressione alle alte e basse velocità, con idraulica dedicata. Le ruote originali da 14" sono state sostituite con altre di tipo automobilistico da 7x15", realizzando appositi distanziali per il fissaggio con colonnette e allargando le carreggiate fino al limite massimo regolamentare. L'impianto frenante rimane originale, con quattro freni a disco da 250 mm accoppiati a pinze a due pistoncini, mentre le pastiglie sono di tipo racing. Le carenature in plastica sono quelle originali, così come il tettuccio, modificato per adattarsi alla gabbia.

Motore potenziato

Il motore è stato potenziato e reso più pronto nella risposta senza



intervenire sugli organi interni. La DC Racing ha modificato la mappatura della centralina elettronica originale, sostituito il filtro aria con uno racing BMC e relativa cassa in carbonio e il terminale di scarico, spremendo dal bicilindrico 1.000 cc altri 25 Cv ottenendo una potenza massima a 135 Cv a 8.000 giri/min. Inoltre, per rendere più fruibile e brillante la prestazione del motore i tecnici di Cantù hanno sostituito la puleggia della trasmissione, oltre che la relativa cinghia con altra più resistente, accorciando il rapporto. I differenziali, con autobloccante, sono rimasti originali, con una ripartizione della coppia motrice di 60% sul posteriore e 40% all'anteriore.





6

non è da meno. Spiccano il terminale di scarico racing e le sospensioni a quadrilatero con i puntoni longitudinali rinforzati, mentre i bracci posteriori sono originali. **3.** Da sinistra: i tecnici della DC Racing, Davide e Leo Corbetta, Alessandro Bianchi che piloterà il mezzo nel CIVF 2016, e il nostro tester. **4.** La modifica della parte terminale

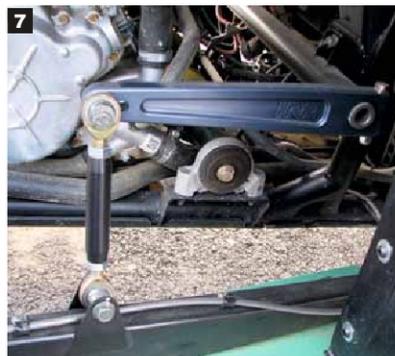
dello scarico. **5.** L'interno dell'abitacolo, con i due sedili e il volantino racing, mentre la plancia rimane originale. **6.** Il telaio tubolare in allestimento: si notano i fazzoletti di rinforzo in lamiera (ancora grezzi), sia nella parte inferiore che anteriore e posteriore, sui quali è stata applicata la gabbia di sicurezza saldata. **7.** La barra

antirollio posteriore di carico maggiore, regolabile su due posizioni spostando il foro di fissaggio della biellella. **8.** La sospensione posteriore con il puntone longitudinale di tipo rinforzato, con protezione inferiore in teflon per i sassi. Con il veicolo sollevato si nota l'ampia escursione dell'ammortizzatore Oram

regolabile. In primo piano il disco freno e relativa pinza, originali, e il distanziale realizzato per il fissaggio dei cerchi differenti e per allargare le careggiate. **9.** I doppi triangoli di maggiore diametro e resistenza realizzati dalla Holz. **10.** Vista laterale della gabbia di sicurezza, con le protezioni antintrusione per l'abitacolo.



10



7



8

SCHEDA TECNICA

MOTORE

Tipo 4 tempi DOCH, Posizione posteriore trasversale, due cilindri in linea, monoblocco in lega leggera di alluminio. Distribuzione bialbero in testa, 4 valvole per cilindro. Alimentazione iniezione benzina. Raffreddamento a liquido. Cilindrata 1000 cc. Potenza max. 135 Cv a 8.000 giri/min (110 Cv originale).

TRASMISSIONE

Trazione a due ruote motrici, integrale inseribile. Cambio monomarcia con variatore di coppia + RM. Differenziali meccanici con autobloccante con ripartizione 60% post. - 40% ant.

AUTOTELAIO

Telaio tubolare in acciaio con integrata gabbia di sicurezza Alves omologata. Pannelli carrozzeria in vetroresina. Sospensioni a ruote indipendenti. Anteriori a doppio triangolo sovrapposto, ammortizzatori Oram regolabili in estensione e compressione alle alte e basse velocità con molle elicoidali coassiali, barra antirollio. Sospensioni posteriori a trapezio, con puntone longitudinale, ammortizzatori Oram regolabili, barra antirollio regolabile su due posizioni. Freni a disco sulle quattro ruote, diametro 250 mm, pinze a due pistoncini. Cerchi in magnesio Speedline 7J x 15".

DIMENSIONI E PESO

Passo 2.300 mm. Carreggiata ant. 1.570 mm, post. 1.540 mm. Peso in ordine di marcia 620 kg. Capacità serbatoio 36 lt.



9



QUATTRO È MEGLIO DI DUE

Le quattro ruote sterzanti: una soluzione tecnica che torna dal passato per arricchire e rendere ancora più veloci due tra le più estreme supercar attuali

di Massimo Gustato



L a possibilità di rendere l'asse posteriore di un'auto sterzante è un argomento quantomeno attuale oggi che, due tra le più grandi marche rivali del mondo delle auto sportive hanno presentato i loro veicoli top di gamma con questo sistema. Parliamo di Porsche, con le nuove 991 GT3, GT3RS e 991 MK2, e Ferrari con la nuova F12tdf, le quali hanno deciso di dotare i loro veicoli top di gamma con un sistema complesso ma certo non nuovo, che affonda le sue origini nel mondo auto addirittura negli anni ottanta.

Il perché si renda utile l'adozione di un tale sistema diventa più chiaro se si riflette su quello che accade in curva ad un veicolo a quattro ruote e due assi. Assumendo che durante la percorrenza di una curva le quattro ruote di un'auto non percorrono la stessa traiettoria, vediamo come il secondo asse

sterzante può essere di aiuto. Anche se la cosa può far rabbrividire, parlando di applicazioni su auto supersportive, è bene far presente come questa tecnica sia derivata da quanto utilizzato da sempre sui grossi mezzi da cantiere o spostamento merci, la maggior parte dei quali hanno dimensioni ciclopiche ed utilizzano fino a 6 assi: in questi casi avere due o più assi sterzanti riduce in maniera significativa gli spazi di manovra necessari.

Il principio sul quale si definisce la traiettoria di un'auto in curva si basa sul concetto di sterzatura cinematica, definita dall'angolo di Ackermann, che abbiamo raffigurato nelle pagine seguenti. Per i nostri scopi focalizziamoci sul posizionamento del centro di curvatura, si può quindi facilmente immaginare che se le ruote posteriori sterzassero in controfase (a destra in questa immagine) rispetto alle anteriori la retta ortogonale all'asse x non sarebbe più tale ma si avvicinerebbe all'asse anteriore. Allora il centro

L'ultima generazione della Porsche 911 offre, tra le mille raffinatezze, le quattro ruote sterzanti.



di curvatura si sposterebbe più avanti e più vicino all'asse x della vettura: in parole povere potremmo percorrere traiettorie di curvatura più strette, a parità di lunghezza di passo fisico del veicolo.

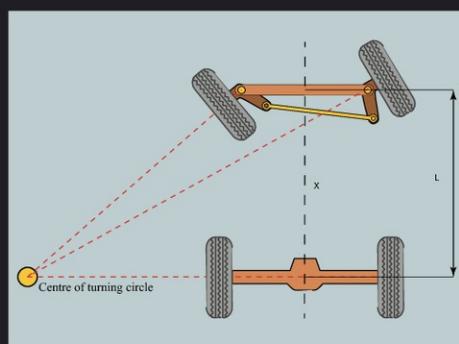
Meno intuitiva è la condizione di sterzata delle ruote posteriori in fase con le anteriori, sviluppata con lo scopo di dare una stabilità maggiore al veicolo. Immaginiamo di sterzare l'asse posteriore (*sotto in questa immagine*), a questo punto anche le relative ruote avranno un angolo la cui perpendicolare convergerà in un punto più lontano rispetto a quello illustrato nella figura. In breve è come se il veicolo avesse un parametro l più lungo (passo maggiorato).

E' bene quindi fare una breve storia del sistema oggetto dell'articolo, facendo una doverosa distinzione tra i sistemi meccanici e quelli elettronici/idraulici. I primi sono caratterizzati da un asse posteriore montato in maniera semielastica, tale che le forze che si generano nella fase di inserimento in curva possano indurre una naturale torsione del ponte posteriore, favorendo appunto l'inserimento stesso: sfruttando il trasferimento di carico sulla ruota posteriore esterna che avviene in curva,

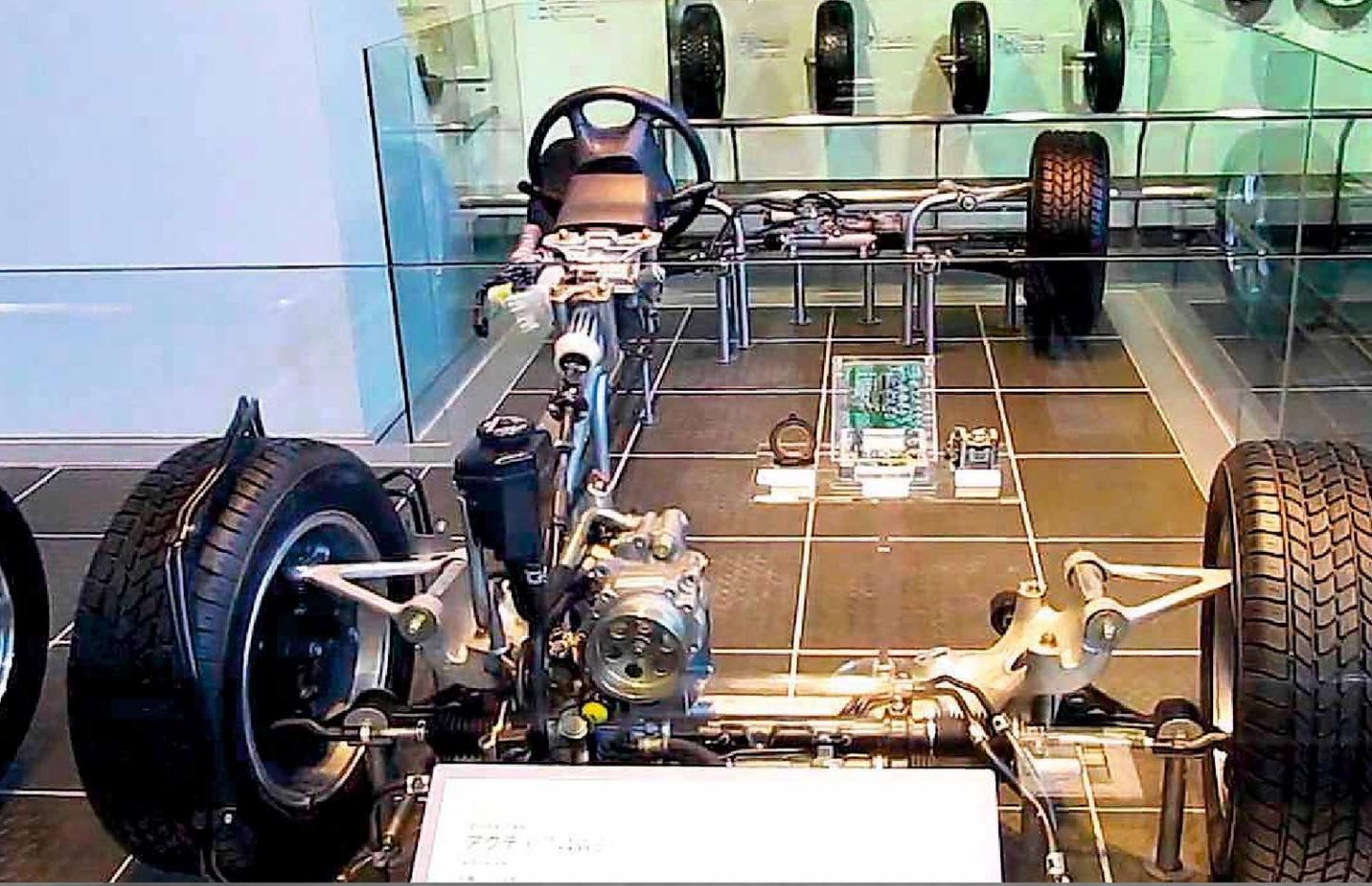
accentuano di conseguenza l'aumento di convergenza della ruota esterna. Questi sistemi sono stati adottati fin dagli anni '80 per poi essere soppiantati dai più evoluti sistemi elettroidraulici che possono gestire angoli e fasi in maniera molto più precisa e puntuale. Honda ad esempio lo adottava sulla sua Prelude, vero e proprio manifesto tecnologico della Casa nipponica negli anni novanta. Renault lo ha utilizzato su molti dei suoi veicoli, evolvendolo negli anni tanto che

anche l'ultima Espace lo adotta. Fulgido esempio di questa tecnologia applicata alle auto sportive è stata la Mitsubishi 3000 GT-VR4, un vero concentrato di tecnologia, immessa nel mercato nel 1990: abbinava un motore 6 cilindri turbo alla trazione integrale con quattro ruote sterzanti. Una soluzione similare ma con trazione sul solo asse posteriore era stata adottata dalla coeva Nissan 300ZX.

Successivamente, come talvolta accade nel campo della tecnica automobilistica, il sistema è caduto in disuso, era considerato quasi fuori moda, e nessuno ha più pensato di adottarlo su veicoli sportivi, fino alla nuova "finta rivoluzione" di Ferrari e Porsche. Spesso questi corsi e ricorsi tecnologici sono anche



Sopra, la Porsche 911 GT3 RS e (a destra) la Ferrari F12tdf: due vetture con le quattro ruote sterzanti. Sopra a destra, uno studio Toyota dedicato appunto alla sterzata integrale.



TECNICA
QUATTRO RUOTE STERZANTI



Sulle auto di ultima generazione le quattro ruote sterzanti spaziano dalla

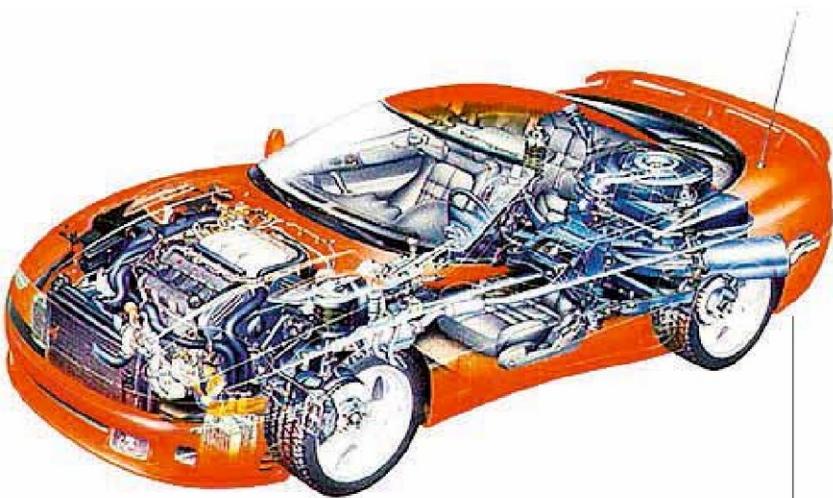


frutto di una eccessiva precessione dei tempi: le idee sviluppate in quegli anni non potevano essere sfruttate al 100% a causa di un supporto elettronico ancora non sufficientemente evoluto.

I due marchi di cui si parla all'inizio dell'articolo utilizzano entrambi un sistema di sterzatura delle ruote posteriori, comandato da pistoni elettro-attuati che consentono di sterzare

sia in fase che in controfase con le ruote anteriori, a seconda della velocità del veicolo e di una moltitudine di altri fattori. Il tutto è governato dall'elettronica del veicolo che si interfaccia con la sensoristica di bordo e sovraintende alla dinamica del veicolo, di modo che il sistema possa riconoscere con esattezza la posizione spaziale dello stesso e la condizione di guida necessaria o richiesta, al fine di cogliere ogni tipo di vantaggio conseguente.

Il vero plus rispetto a quanto sviluppato in passato risiede proprio nella estrema interazione tra tutte le funzionalità del veicolo ed il gruppo



sterzante, che può reagire in tempi decisamente molto ridotti, apportando solo una serie di vantaggi, senza scompensi dovuti magari a comportamenti del veicolo poco prevedibili e perciò poco apprezzabili in determinate condizioni di guida. Ancor più naturalmente quando si parla di mostri da quasi 800 cavalli, dove la richiesta di un passo lungo diventa indispensabile per garantire la necessaria stabilità e sicurezza al veicolo, in questo caso le ruote sterzanti posteriori riescono quindi a donare una maneggevolezza inaspettata al cospetto di misure fisiche che indicherebbero il contrario. A

Sopra, lo spaccato di una grande sportiva del passato che adottò la sterzata sulle quattro ruote: la Mitsubishi 3000 GT-VR4 del 1990.

Bmw Serie 7 alla Renault Espace



Il computer GUIDA MEGLIO DI NOI



Elon Musk, il boss di Tesla, ha dichiarato che entro il 2018 le sue auto si muoveranno da sole e saranno più affidabili degli stessi automobilisti

Di Lino Garbellini

L'eccentrico fondatore di Tesla, Elon Musk, ha fatto degli annunci ad effetto il suo stile di comunicazione. Fedele alla linea, poche settimane fa, il Ceo della Casa californiana ha dichiarato a Fortune che le sue auto saranno in grado di guidare da sole entro un paio d'anni, e ha aggiunto che saranno più sicure degli umani e di tanti avventati o distratti automobilisti.

Musk dimostra di accettare la sfida che gli era stata lanciata dal celebre e giovane hacker George Hotz, che dopo aver violato le protezioni dell'iPhone di Apple e del browser di Google, ha realizzato un software destinato ad un'auto in grado di muoversi autonomamente. Elon però è convinto di avere la meglio sul ragazzino.

Manca poco

Le auto della Casa californiana grazie al nuovo autopilota, i sensori e le videocamere saranno in grado di muoversi, evitare i pericoli e persino parcheggiare, con un comportamento più evoluto rispetto all'attuale stato dell'arte di questa tecnologia.

Elon è convinto che la guida autonoma entro il 2017, al massimo 2018, sarà affidabile in tutte le situazioni e su ogni tipo di terreno, strada, condizioni atmosferiche e d'illuminazione dell'asfalto, sia di giorno, sia di notte.

Quello che si evince è la sicurezza e la semplicità con cui il miliardario americano affronta un argomento così spinoso, convinto che il passaggio a questo nuovo tipo di vetture filerà liscio come l'olio.

"Io penso che abbiamo tutto il necessario", commenta Musk, "metteremo a punto i nostri





Elon Musk,
il vulcanico
proprietario della
Tesla. Sotto,
una Model 3
di prossima
produzione e,
nella pagina
a fianco, una
Model X.

sistemi, li proveremo e lavoreremo su un grande numero di condizioni ambientali”.

Il prossimo passo in ambito self driving car sarà quindi per il fondatore quello decisivo: “stiamo lavorando alla completa autonomia dei veicoli, che metteremo a punto nell’arco di due anni, e la loro guida sarà naturalmente più sicura di quella degli umani”.

La Model 3 è il punto di svolta

Due anni sono infatti il lasso di tempo necessario per l’arrivo sul mercato della Model 3, la prossima vettura di Tesla, caratterizzata da un costo di poco superiore ai 18.000 euro e con un’autonomia di ben 320 chilometri. Per inciso, va ricordato che i diretti concorrenti della Silicon Valley, Apple e Google e tutte le maggiori Case automobilistiche si sono date invece il 2020 come

data per l’introduzione delle vetture con il cosiddetto sistema autonomous drive.

In riferimento all’hacker Hotz, che ha scritto il codice software necessario alla self driving car, Musk aggiunge: “dal punto di vista software il problema è semplice, ma il progetto complessivo è ovviamente molto più complicato, non è una cosa che un ragazzo possa risolvere da solo in tre mesi, ma un lavoro a cui si sono dedicate centinaia di persone per diversi anni”.

Tempo fa, Hotz aveva descritto il codice alla base dei sistemi Tesla come “assurdo”, il Ceo aveva dimostrato di apprezzare le doti del giovane informatico, ma di considerare i suoi piani di business su un altro livello: “George è un grande hacker, ma gli hacker non mettono in produzione software, uno come lui non crea i sistemi, ma li mette alla prova e tenta di farli forzarli”. A

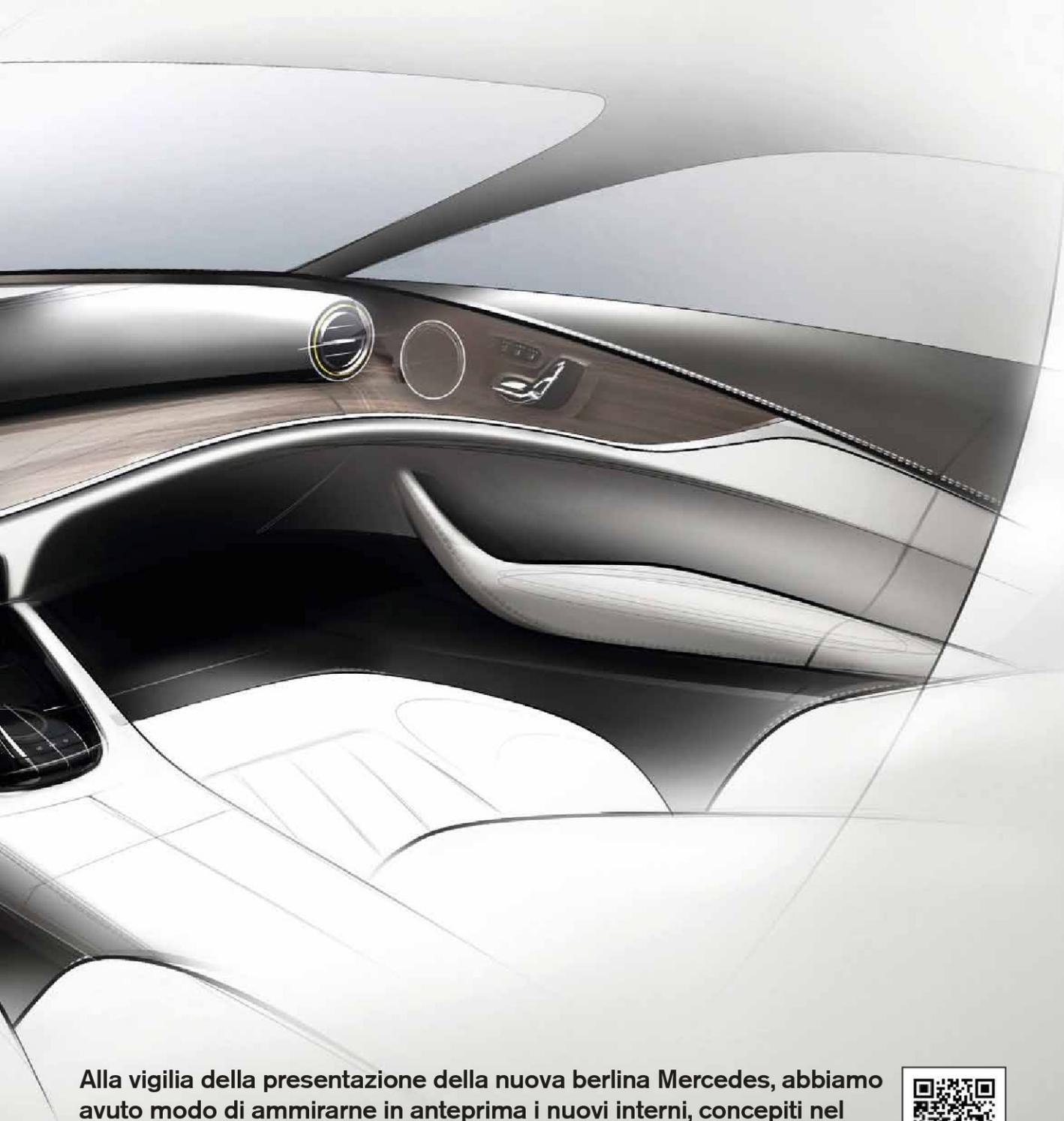


Design

MERCEDES CLASSE E



INTERNI DI



Alla vigilia della presentazione della nuova berlina Mercedes, abbiamo avuto modo di ammirarne in anteprima i nuovi interni, concepiti nel segno della flessuosità delle forme e della preziosità dei rivestimenti

di **Davide Bellocchi**



CLASSE E



Nelle immagini, una vista del nuovo abitacolo della Mercedes Classe E, con materiali pregiati che creano un effetto di grande accuratezza e stile. Protagonista il mega display centrale, totalmente virtuale.





Le superfici degli interni sono flessuose e avvolgenti, in totale sintonia con i più recenti modelli di Stoccarda

La caratterizzazione degli interni di una vettura di lusso come la nuova classe E di Mercedes, che viene presentata al Salone di Detroit, non può che essere la "summa" di quanto di meglio una casa costruttrice come Mercedes può offrire in termini estetici, materici e di dotazione.

E deve anche essere fedele agli stilemi tipici della recente rivisitazione di tutta la gamma, divenendone l'espressione più alta. Per questi motivi il nuovo abitacolo della lussuosa berlina stellata è stato concepito quale evoluzione di soluzioni già adottate sulle classi S e C, a partire dalla modulazione di superfici avvolgenti e sinuose, completamente raccordate in soluzione di continuità nella fascia frontale e laterale superiore, cioè la plancia vera e propria e il "sotto-plancia", composte da due corpi a inclinazione opposta, con quello inferiore in cui si innestano il tunnel centrale, i gruppi comando di luci e finestrini, i braccioli e i vani portaoggetti, e quello superiore che accoglie diffusori, bocchette dell'aria, regolazione sedili e un "mega-display" che domina la scena.

Il nuovo display, disponibile come optional ma di fatto caratterizzante del nuovo stile con cui, si presume, la casa di Stoccarda vestirà i nuovi modelli in arrivo e i futuri restyling. Il carattere che più salta all'occhio, parlando del display centrale, è il fattore di forma e la dimensione: un unico schermo che si sviluppa orizzontalmente dal centro della plancia sino a comprendere la zona del volante, e che smorza l'effetto "notepad" isolato (l'ormai diffusissimo display centrale che ricorda un terminale touch, di solito in posizione molto verticale e che spicca distaccandosi in modo netto dalla plancia, così tipico di molti modelli recenti, stellati e non) e ben si integra nel complesso delle forme dominanti. E' di fatto composto da due display, ognuno con diagonale di 31,2 cm (12,3") e risoluzione di 1.920 x 720 pixel. Grazie alla scocca e al cristallo di

rivestimento monoblocco, i due schermi si fondono visivamente sottolineando lo sviluppo tendenzialmente orizzontale dei volumi interni. Il display "widescreen" comprende un settore di grandi dimensioni con strumenti virtuali nel campo visivo del guidatore ed un'altra area centrale sopra la consolle, e consente al guidatore di scegliere autonomamente fra tre diversi stili: 'Classic', 'Sport' e 'Progressive'.

Questo tipo di strumentazione è disponibile a richiesta con Comand Online, che offre ulteriori possibilità di personalizzare le indicazioni che vengono visualizzate sul display centrale. Ad eccezione delle mappe usate per la navigazione, che occupano sempre l'intero schermo, le immagini sono suddivise tra un'area principale per grafici informativi ed animazioni (2/3 dello schermo, a destra) ed una supplementare (1/3 dello schermo, a sinistra).

Effetto avvolgente

Una delle innegabili impressioni che si hanno osservando la conformazione dell'abitacolo della nuova Classe E è legata all'andamento dei volumi e delle superfici che circondano l'occupante. La lavorazione perlopiù curva e la ricerca di continuità, specie in senso orizzontale, danno infatti una sensazione avvolgente e di protezione, e comportano una percezione dello spazio come "pieno" e lavorato, bel lontana da quella di ampiezza volumetrica tipica, fino a qualche anno fa, dei modelli di grandi dimensioni come la berlina business di Mercedes. Per la nuova Classe E sono disponibili due consolle centrali diverse a seconda della variante di cambio presente a bordo. Le vetture con cambio automatico hanno una consolle continua che si collega alla plancia tramite un pannello di comando con tecnologia 'black panel', una superficie continua a doppia curvatura con finitura nero lucida e "coating" trasparente. Anche altri elementi di comando, come quelli nelle porte, sono realizzati nella tecnologia 'black panel'. L'uso di materiali pregiati è evidente: sono



Pur essendo definita dalla Casa tedesca come "berlina business", la nuova Classe E ha poco da invidiare alle più costose S in termini di materiali pregiati, dotazioni e finiture.

impiegati, tra gli altri, legni con laccatura a pori aperti e tessuto metallico di nuova concezione. La gamma di materiali e colori è stata composta comprendendo diverse tonalità di marrone, tra cui nuove combinazioni come marrone/macchiato o "saddle brown"/macchiato. Le combinazioni cromatiche e materiche sono ulteriormente efficaci se si sceglie l'allestimento con luci soffuse interne ampliate, modulabili su una gamma di 64 colori e particolarmente scenografiche nell'evidenziare, come fossero fluttuanti, il display centrale, lo scomparto anteriore sulla consolle centrale, gli incavi delle maniglie, le tasche delle porte, i vani piedi anteriori e posteriori, la consolle sul tetto, gli elementi triangolari degli specchi ed i tweeter (se la vettura è dotata di impianto audio High-End 3D-Surround di Burmester®).

Ottiche di precisione

Anche gli esterni della nuova Classe E hanno subito radicali evoluzioni nel senso di forme più sinuose e raccordate, quasi serpentine, ma ne parliamo più dettagliatamente nelle pagine dedicate alla rassegna di Detroit. Abbiamo tuttavia potuto già osservare i nuovi gruppi ottici, anche questi completamente ridisegnati. I fari anteriori presentano il tipico doppio 'sopracciglio' e, nella versione Multibeam led, seguono il profilo interno, evidenziando indicatori di direzione, funzione Coming Home, luci di posizione e luci diurne al di

sotto di una lente in policarbonato chiaro con bordi di colore nero. Ognuno dei fari Multibeam led comprende 84 led ad alte prestazioni ad azionamento autonomo, in grado di illuminare automaticamente

il fondo stradale e distribuire la luce con precisione, senza abbagliare gli altri utenti della strada. Anche i gruppi ottici posteriori sono ridisegnati con una nuova forma compatta e all'insegna della morbidezza visiva, a settori sovrapposti. Sono disponibili a richiesta con un effetto particolarmente innovativo, che ricorda da vicino la polvere di stelle, dovuto a numerosi riflettori lambertiani (un diffusore ideale, con riflettanza lambertiana, riflette la luce omogeneamente in tutte le direzioni), minuscoli ed irregolari, nel vetro di diffusione della luce di coda. A

Uno sguardo decisamente severo. I nuovi fari Multibeam LED, con il caratteristico sopracciglio che danno un aspetto vagamente "corrucciato", e il nuovo proiettore composto da ben 84 led indipendenti ad alta potenza.





Le molteplici informazioni vengono trasmesse nell'abitacolo in modo semplice e comprensibile attraverso una strumentazione iper completa.



In queste immagini, oltre alle due differenti versioni di allestimento, spicca il display centrale allungato, che appare ora più un vero e proprio pannello strumenti che non un notepad



Dopo più di 67 anni di ininterrotta produzione, il fuoristrada per eccellenza abbandona la scena. 3 edizioni speciali celebrano questa longeva carriera: noi abbiamo guidato la Heritage

di Andrea Bacchetti

Bergoratto - Mormorolo 1.25

M. Fratello

209

Ghiaia dei Risi

0.45

1.40



Nessuna come lei



La Defender presentata in queste pagine è la versione "90" a passo corto, con carrozzeria a 2 porte più portello posteriore.



Nonostante i lievi ritocchi, lo sguardo della Defender resta inconfondibile





Queste foto ben rappresentano la semplicità e la concretezza del progetto Defender. Per un veicolo concepito subito dopo la seconda guerra mondiale, l'imperativo è stato quello della ricerca della semplicità meccanica, così troviamo le cerniere porta esterne, o l'imbocco

del serbatoio carburante senza sportello, o il paraurti completamente scollegato dalla carrozzeria, e fissato direttamente al telaio. Il motore (in basso) da sempre è posizionato longitudinalmente, con il radiatore "collegato" da un collettore in plastica, che migliora l'efficienza della ventola.



Annunci, comunicati e indiscrezioni sull'uscita di produzione della mitica Defender si susseguono da quando la Casa inglese ha mostrato i primi bozzetti della sua erede. Questo accadeva già qualche anno fa, ma la stessa Land Rover non ha avuto il coraggio di prepensionare l'inossidabile icona. Ora i tempi sono maturi, e infatti gli ultimi esemplari sono usciti dalla catena di montaggio a fine dicembre 2015, disponibili esclusivamente in 3 allestimenti speciali: Adventure, Autobiography ed Heritage. Mentre i primi due aggiungono diversi accessori orientati al confort ed allo stile, l'Heritage rappresenta un vero e proprio tuffo nel passato, sino all'origine del Defender, o meglio del Series (questo il suo nome al debutto, nel 1948), e dei successivi 88 e 90. Questo allestimento si distingue innanzitutto per il colore della carrozzeria e delle ruote, denominato Grasmere Green, mentre il tetto è - come da tradizione - a contrasto, nel colore Alaska White. La griglia frontale è in tinta con la carrozzeria, così come la cornice dei fari, e al centro di questa campeggia il marchio originale Land Rover, ripetuto anche sui parafanghi in gomma. Le cerniere delle porte sono color alluminio, a ricordare il nobile materiale con cui è realizzata tutta la carrozzeria - subito dopo la seconda guerra mondiale, alla nascita del primo modello, l'acciaio era contingentato, e pertanto si decise di utilizzarlo solamente per il telaio, realizzando i pannelli della carrozzeria in alluminio. All'interno si può dire che nulla è cambiato: l'ergonomia dei comandi e della posizione di guida può sembrare anomala, tuttavia riflette le origini di un veicolo nato con finalità agricole. Ecco perché il sedile è quasi appoggiato al montante centrale, così da permettere al guidatore di sporgersi dal finestrino, ed avere una migliore visuale sulla traccia segnata dalle ruote. Per condizio, la pedaliera è anch'essa spostata all'esterno, e quindi viene meno lo spazio per tenere a riposo il piede sinistro. Il volante, di ampio diametro, ha due sole razze, al fine di limitare la possibilità di qualche contraccolpo sulle mani, qualora si dovesse urtare un ostacolo, e lo sterzo reagisse di conseguenza. Quello che può sembrare quindi un posto di guida concettualmente vetusto, in realtà non fa che rimarcare la fedeltà del Defender a quei concetti che le hanno permesso una vita commerciale tra le più lunghe di tutta l'industria automobilistica, contrariamente alle aspettative della stessa Casa madre. E tra le tre serie limitate "celebrative", questa Heritage è quella che più ci piace, perché è quella più evocativa del mito che il Defender continua a rappresentare. Se non fosse per normative sempre più stringenti, non

PASSIONI DEFENDER HERITAGE

solo in tema ambientale, ma anche riguardo ai crash test, la carriera del Defender non si sarebbe interrotta così "presto". D'altronde, certe soluzioni tecniche sono universalmente riconosciute come le migliori se si parla di fuoristrada, e sono sempre più rare su vetture di grande serie. A cominciare dal cambio con riduttore, passando a pneumatici con misure specialistiche (la spalla è addirittura /85), sino alle sospensioni con schema ad assale rigido su entrambi gli assi. Tutte caratteristiche presenti sul Defender dalla sua prima apparizione. Le

normative antinquinamento hanno visto l'alternarsi di diversi propulsori sotto al cofano: a benzina e ovviamente a gasolio, ma oggi la scelta si limita al valido 2,2l turbodiesel: senza sfoggiare una potenza da capogiro (122 cv), il quattro cilindri

longitudinale ha dal canto suo una curva di coppia tanto robusta quanto costante, il che aiuta non poco sia su strada che - soprattutto - in fuoristrada. Ed è proprio fuori dal nastro asfaltato che il Defender dà il meglio di sé. Gli aspetti che infatti su strada si dimostrano quantomeno limitanti per un utilizzo "normale", già al primo sterrato si dimostrano punti di forza: ci riferiamo in particolare alla gommatura specialistica, tanto rumorosa su strada, quanto efficaci su fondi fangosi, o ancora alla rapportatura del cambio, con la prima molto corta, che sempre su strada limita in qualche modo lo spunto da fermo, mentre in fuoristrada costringe all'utilizzo delle ridotte solo in situazioni estreme. Ancora lo sterzo, il cui rapporto di demoltiplicazione trasmette su asfalto una sensazione di scarsa precisione, mentre nella guida offroad, anche a velocità elevate, contribuisce a non affaticare troppo il guidatore, complice anche l'ammortizzatore di sterzo. La guida richiede sempre un discreto sforzo fisico, soprattutto nell'azionamento della leva del cambio e nel pedale della frizione e, in generale - non ce ne voglia il gentil sesso - richiede una buona dose di forza fisica, anche per compiere un gesto tanto banale quanto salire a bordo, vista l'altezza da terra del sedile. Di sicuro questi aspetti contribuiscono a rafforzare l'immagine di veicolo duro e puro, dall'aspetto quasi militare, nonostante il tempo (e le normative) abbiano rimosso equipaggiamenti come le panchette posteriori longitudinali - sostituite da due sedili singoli frontemarca - o il parabrezza abbattibile. Non bisogna poi dimenticare che il Defender è stato prodotto in svariate versioni di carrozzeria: oltre al passo corto di questa prova (90 pollici), la produzione ha contemplato anche due ulteriori passi (110 e 130 pollici) che hanno dato vita alle versioni station wagon e pickup. La fama che ha fra gli appassionati del fuoristrada è che il Defender è uno dei pochi mezzi capaci di uscire dalla concessionaria e fiondarsi immediatamente su fango, sterrati e sentieri. La catena di montaggio Land Rover fa uscire ognuno di questi mezzi con tutto ciò che serve per affrontare ogni terreno, dagli pneumatici Goodyear Wrangler MT/R che rendono spesso superflua la presenza dei rapporti

Il fuoristrada rappresenta l'ambiente di elezione del Defender. Complici gli pneumatici di primo equipaggiamento (Goodyear Wrangler MT/R) anche i terreni fangosi vengono affrontati senza problemi.





758ZD

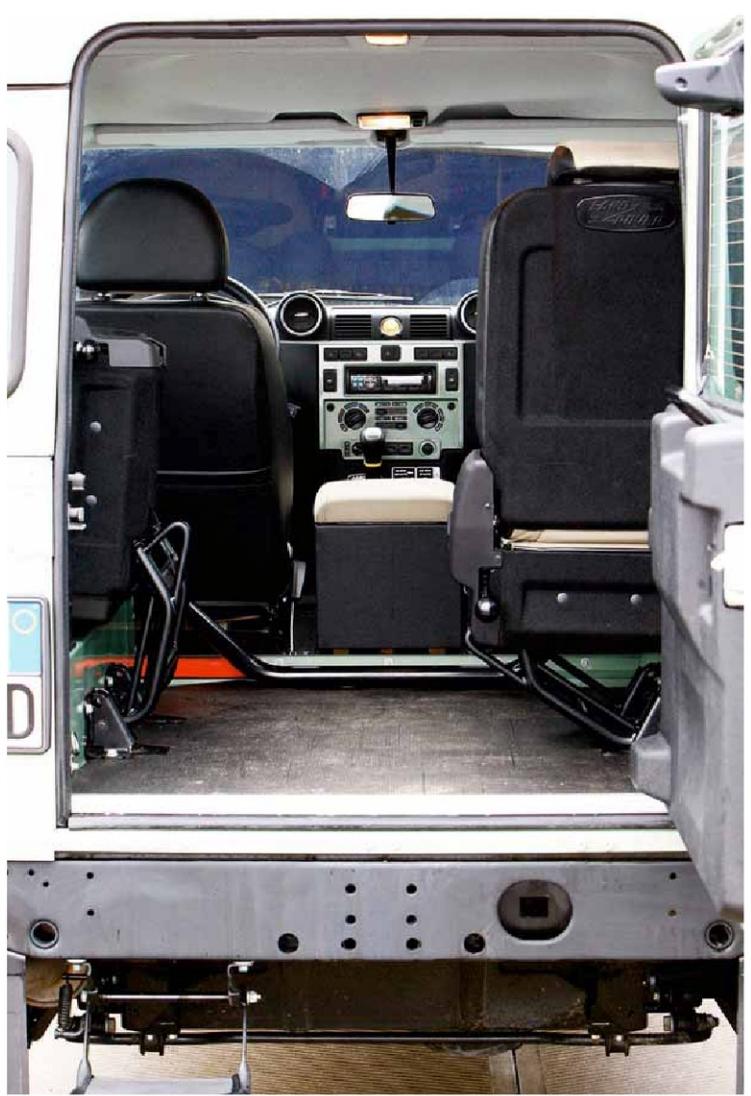
Automobilismo



ridotti e del differenziale centrale bloccabile, fino all'altezza da terra, un disagio nell'utilizzo quotidiano ma una garanzia quando si va oltre l'asfalto. Anche la razionalità di un abitacolo che in città si dimostra il contrario dell'accoglienza minima che ci si aspetterebbe da un'automobile mentre in fuoristrada diventa il luogo ideale dove entare infangati fin sopra alle orecchie e la carrozzeria in alluminio non teme di affrontare rami e sassi. Molto utile anche il dispositivo antistallo che mantiene accelerato il motore quando dovesse rischiare di spegnersi perché il conducente non ha dato abbastanza gas: procedendo a passo d'uomo nei passaggi più difficili della guida in fuoristrada, dunque, ci si può concentrare solamente sulla traiettoria e gli ostacoli da affrontare e non sulla gestione del motore. Per di più, inserendo le ridotte, il regime minimo viene innalzato automaticamente a

1.100 giri/minuto, rendendo l'utilizzo del pedale dell'acceleratore quasi superfluo. In qualunque condizione, il rollio che si percepisce è dato solamente dall'altezza elevata del baricentro (ai semafori si guardano negli occhi i conducenti di furgoni e pullman) e non ad una cedevolezza delle sospensioni, quindi anche nelle curve su asfalto si può osare più di quanto non si immagini. Queste caratteristiche quasi uniche, unite ad un fascino capace di stregare chiunque, sono di certo le chiavi che spiegano una carriera incredibile, in quanto a esemplari venduti (oltre 2 milioni) e durata (68 anni). D'altra parte, un Defender - fatta eccezione per quegli automobilisti che guardano solamente a fango e pietraie - rappresenta un acquisto totalmente irrazionale. Un anacronismo su ruote tassellate, con consumi di carburante che non si vedono nemmeno sulle più voraci supercar ed un'ergonomia

Gli interni, per quanto si siano evoluti nelle varie versioni che si sono finora susseguite, conservano l'impostazione del progetto originale. L'allestimento Heritage si distingue per i rivestimenti in tessuto del colore "originale", mentre i posti scendono a 4, ognuno su sedile singolo. I sedili posteriori possono essere abbattuti e ripiegati, non rimossi.



PASSIONI DEFENDER HERITAGE

dell'abitacolo che sembra pensata appositamente per far stare scomodi gli occupanti. Per fare una veloce classifica da bar, è certamente fra le dieci auto più affascinanti che abbiano lasciato un segno nella storia dell'automobile. E, contemporaneamente, è anche fra le dieci auto tuttora in vendita più lontane da ciò che oggi rende fruibile un'automobile. Il rumore proveniente dalle coperture tassellate intorno agli 80 km/h raggiunge frequenze fastidiose (molto meno viaggiando più piano ma anche più veloce), complice la scarsa insonorizzazione del fondo della vettura. Questa è anche la causa della difficoltà di trovare un'adeguata climatizzazione: nei mesi invernali, diventa quasi obbligatorio rivolgere l'aria calda verso i piedi altrimenti la temperatura trasmessa dal metallo alle suole delle scarpe si fa sentire velocemente. Incredibile, poi, che per accomodarsi sui due posti dietro si debba accedere dal portello posteriore. Questi sedili, inoltre, hanno lo schienale che a 90° trova la sua massima inclinazione, non sufficiente per gli standard minimi del confort. Per non parlare di quando le temperature rigide fanno ghiacciare la serratura del tappo del serbatoio. O di come reagiscano le sospensioni a dossi o rallentatori, sempre più tipici nei nostri ambienti urbani: un sobbalzo secco è il massimo che gli assi rigidi riescano ad esprimere quando si parli di "assorbimento". In particolare al posteriore: affrontare questi ostacoli con una velocità eccessiva al pensiero che "tanto io ho un fuoristrada" fa quasi rimbalzare il posteriore che affonda poco e poi "spara" in alto. Meglio anche non pensare troppo al raggio di sterzata, influenzato dalla trazione integrale permanente e dal limitato angolo di articolazione delle ruote che rendono difficilmente le manovre negli spazi più ristretti. E cercheremo di non infierire su elementi come i tergilustrini che sembrano il primo e successivo miglioramento dall'introduzione del movimento elettrico. O delle maniglie per aprire le portiere dall'interno, al buio non si trovano mai. O, ancora, di un curioso effetto di rifrazione fra vetro del lunotto e specchietto retrovisore interno: di notte, quando si incrocia un'auto in senso opposto, la luce dei fari "rimbalza" sul primo e viene trasmessa al secondo con l'effetto di far comparire una vettura che ci inseguiva ad altissima velocità. Diversi giorni alla guida del Defender non bastano per abituarci a questa continua apparizione mistica. Gli inglesi – che quest'auto l'hanno pensata nel lontano 1948 – hanno l'abitudine di non parlare mai di difetti ma di caratteristiche. Sarebbe troppo scontato fare un paragone con la passione per le donne dove ogni difficoltà diventa solamente un aspetto incantevole di una continua ed entusiasmante lotta, quindi ricordiamo soltanto un numero: quali altre automobili possono vantare 68 anni di carriera e milioni di appassionati in tutto il mondo? A





INVERNO VERDE

Renault Kadjar Bose Energy

Honda CR-V 1.6 160 Cv

Siamo tornati in montagna per testare sei vetture ideali per la stagione invernale. Ottima trazione, capacità di carico, motori brillanti ed economici che si prestano ai viaggi. Anche in assenza della neve non ci siamo certo annoiati

Redazione di Safe-Drive, foto Thomas Maccabelli

Ormai da parecchi anni ci ritagliamo una settimana in montagna per realizzare un servizio con alcune delle recenti novità di prodotto. Un'occasione anche per provare i diversi sistemi di trazione, perlomeno integrali, e di elettronica applicata a freni e trasmissioni sulla neve e sul bagnato. Quest'anno però l'inverno mite ha inevitabilmente cambiato l'approccio alla "vetrina" di fine anno e il colore del paesaggio delle montagne trentine di Folgaria e Lavarone. Il bianco ha lasciato spazio al verde di boschi e vallate ma le nostre sei vetture si sono state lo stesso impegnate tra curve, salite e discese su strade lo stesso scivolose a causa del freddo e del fondo spesso sporco. Tutte condizioni

dove i pneumatici invernali, forniti da Hankook, hanno garantito la massima sicurezza.

Anche per questo speciale le vetture che abbiamo scelto non fanno parte di un unico segmento e non sono dunque strettamente confrontabili tra loro, a partire dal prezzo con un range che varia da 23.550 a 54.800 euro. Siamo partiti dall'economica Citroën Berlingo XTR con la sola trazione anteriore ma con l'interessante contributo elettronico del Grip Control che ottimizza lo slittamento delle ruote per passare alla Peugeot 508 RXH ibrida, la cui trazione integrale è fornita da un secondo motore elettrico posizionato in prossimità delle ruote posteriori. In mezzo quattro sport utility diesel e benzina (ibrida) dell'ultima generazione: Honda CR-V, Jeep Cherokee, Lexus NX e Renault Kadjar. Iniziamo a raccontarvele in ordine di prezzo.



Peugeot 508 RXH

Citroën Berlingo XTR 120 D

Jeep Cherokee 2.2 MJet II

Lexus NX 2.5 Hybrid

Citroën Berlingo XTR 120 D

23.550 euro



Il progetto Citroën e Peugeot ha 20 anni e circa 3 milioni di esemplari in giro per il mondo. In questi anni l'idea di base è rimasta la medesima ma la meccanica e la qualità percepita nell'abitacolo è via via migliorata. Non lasciatevi trarre in inganno dalle foto, Berlingo è una multispazio compatta, almeno nella lunghezza massima di 438 cm. Quello che fa la differenza è la larghezza e l'altezza (181x180 cm) ma anche le forme squadrate che non sprecano alcun centimetro utile all'interno. Altre caratteristiche funzionali sono le porte posteriori scorrevoli e l'ampio portellone con la possibilità di aprire il solo lunotto.

Il nostro esemplare è in allestimento XTR, 950 euro in più della Feel, potremmo accostarlo a una crossover per la maggiore altezza minima da terra (1 cm), Piacevoli anche i cerchi in lega da 16" (optional a 400 euro) con un disegno robusto. Altri accessori importanti fanno parte del pacchetto Active (1.600 euro) come la frenata automatica, il limitatore/regolatore di velocità, l'Hill assist e Active city brake, che funziona a velocità inferiori a 30 orari e i fari fendinebbia con funzione "Cornering Light". A questo si aggiungono il display TouchPad con navigatore, radio Dab, Mirror Link e telecamera di retromarcia. Lo spazio interno è abbondante e ben sfruttato. Nessun problema per ogni ordine di posto, un bagagliaio che oscilla tra i 640 e 2.800 litri,

ma anche tanti vani e nicchie L'ultimo restyling ha portato una plancia ridisegnata con pratici strumenti analogici nel cruscotto e il display touch da 7" al centro. Appena sotto i comandi del climatizzatore automatico bi-zona. Dal punto di vista dinamico la Berlingo ha il comportamento di una berlina media. Lo sterzo servoassistito elettricamente è leggero, l'assetto è un buon compromesso tra confort e rollio. Il motore 1.6 td da 120 Cv è risultato elastico appena si superano i 1.500 giri. Due parole sul Grip Control: non fa miracoli, ma se usate la vettura in montagna i 380 euro richiesti sono soldi ben spesi.

La Berlingo in allestimento XTR offre una maggiore altezza da terra, cerchi in lega da 16" (optional). Il navigatore (sopra) è incluso nel pacchetto Active.



Honda CR-V 1.6 160 Cv Executive Adas 4WD

41.750 euro



La Honda CR-V si avvale di un moderno dispositivo multimediale (in alto) con schermo touch da 7". Sotto, il selettor del cambio automatico: optional a 1.450 euro.

LCR-V è nata 20 anni orsono e ha venduto oltre 7 milioni di pezzi nel mondo. Ora sta per lasciare il passo all'ultima nata che presentiamo all'inizio del giornale. In attesa che arrivi quella nuova torniamo a saggiare le qualità di questa versione. Fari a led e mascherina allungata, qualche finitura cromata davanti e dietro, carreggiate più larghe per migliorare la guidabilità giusto per partire. Lunga 461 cm per 182 di altezza la CR-V si fa apprezzare a bordo. L'abitacolo è ampio, specie dietro dove tre adulti possono convivere senza difficoltà. Anche la coda, non la più sportiva e dinamica del mercato, fa valere le sue forme squadrate proponendo un bagagliaio tra i più ampi con una capacità variabile tra 589 e 1.669 litri. Interessante anche la proposta dei materiali e dei rivestimenti, sobri e ben assemblati per avvicinarsi alle rivali tedesche che costano di più.

La plancia continua ad essere un po' complessa come la stessa disposizione dei comandi, tanti e un po' sparpagliati tra volante e consolle. Per contro l'ultima CR-V può avvalersi di un moderno dispositivo multimediale Honda Connect fruibile attraverso un monitor touch da 7". Il salto di qualità arriva dal motore. Abbandonato il precedente 2.2 turbodiesel la Casa giapponese ha



sviluppato un piccolo 1.6 biturbo da 160 Cv.. L'esemplare della nostra prova disponeva del cambio automatico ZF, una pregevole unità a nove rapporti.

La CR-V è equilibrata. Motore, trasmissione, assetto partecipano a creare un mix ideale in ogni condizione d'uso. Il 4 cilindri è silenzioso, esente da vibrazioni e con una spinta costante fin dai bassi regimi. Questo grazie ai due turbo, uno piccolo che lavora in basso e uno leggermente più grande che "soffia" in alto per avere una risposta pronta. Buona parte del risultato arriva dal cambio. I nove rapporti potrebbero sembrare una scelta quasi di marketing in realtà questa sequenza ininterrotta di marce garantisce brio (da 0 a 100 km/h in 10") e consumi medi che abbiamo registrato attorno ai 14 km/litro. Anche se potrebbe sfiorare i 200 km/h di velocità al volante della CR-V viene voglia di muoversi senza fretta. Sedili ben sagomati, sospensioni tendenti al morbido, rumori ovattati e solo lo sterzo ci è sembrato un po' troppo "leggero" e demoltiplicato per un uso su strade ricche di curve. In autostrada segnaliamo invece l'efficace supporto del cruise control adattativo intelligente che sfrutta una camera radar che previene la guida di chi ci precede senza nessun impegno del guidatore. Niente male, anche se poi la versione più completa sfiora 42.000 euro rispetto alle base diesel 2WD da 120 Cv a 26.600 euro.

Jeep Cherokee 2.2 MJet II Limited 4x4

54.000 euro



Sopra, il bagagliaio della Cherokee ha una capienza massima di 1.267 litri. La plancia include lo schermo da 8,4" del sistema multimediale, satellitare compreso. Sotto, il 2.2 MJet.

Un paio di anni orsono Jeep aveva cambiato le linee della Cherokee, mantenendo solamente la classica griglia anteriore con sette feritoie verticali e i passaruota dalla forma squadrata. Tutto il resto è nuovo a partire dai fari a led sottili con sviluppo orizzontale posti su due livelli, la linea di cintura molto alta e cristalli dalle dimensioni contenute. Importante segnalare anche la praticità delle parti sottoscocca e dei passaruota in materiale plastico antigraffio, proprio perché il DNA delle Jeep non dimentica l'uso in fuoristrada. Le dimensioni rimangono europee con una lunghezza di 462 cm ideali per una famiglia di cinque persone e una capacità di carico che oscilla tra 591 e 1.267 litri. Un valore in assoluto discreto, ma il vano di carico ha la possibilità di essere personalizzato a piacere grazie alle sezioni del divanetto posteriore che possono scorrere longitudinalmente e alla comodità del portello che si apre elettricamente.

Gli interni sono curati e specie nella "nostra" versione Limited arricchiti dai rivestimenti in pelle e da preziose modanature in alluminio satinato. Sul tunnel, a fianco della leva del cambio automatico ZF a nove rapporti

troviamo la rotella che permette di scegliere tra le quattro modalità di guida del sistema Selec-Terrain: Auto, Snow, Sport, Sand/Mud. La Cherokee può anche viaggiare con la sola trazione anteriore inserita, scollegando l'asse posteriore a beneficio dei consumi. In modalità 4WD la coppia è ripartita 40-60% ma può arrivare fino al 100% al posteriore in modalità fango. Recentemente proprio su Jeep è stato introdotto il nuovo 4 cilindri Multijet 2.2 con due livelli di potenza: 185 o 200 Cv come nel caso dell'auto in prova. Un propulsore brillante e con una generosa coppia motrice pari a 440 Nm.

Nonostante ciò Cherokee ha un carattere trasversale e può competere con le comode berline da viaggio. Non solo per le prestazioni assolute dichiarate, 8,7" da 0-100 km/h e una velocità che supera i 200 km/h, quanto per il confort generale grazie alle sospensioni relativamente morbide e la fluidità del cambio.

E' anche giusto sottolineare che la Cherokee non ha naturalmente ambizioni sportive: non ha ad esempio il cambio con i paddle al volante, mentre lo stesso è un po' lento in scalata, ma quando serve un po' di brio il diesel made in Italy non tradisce le aspettative. La voce consumi deve fare i conti con dimensioni, peso e trazione: la Cherokee con 200 cavalli raggiunge percorrenze medie nell'ordine degli 11 chilometri con un litro di gasolio.



Lexus NX 2.5 Hybrid 4WD Luxury

54.800 euro



A destra, il vano motore. Ai quattro cilindri 2,5 litri a benzina sono accoppiate due unità elettriche posteriori. In totale la potenza disponibile è di 197 Cv.

Sicuramente non possiamo definirla banale nelle forme e nei dettagli. La linea della recente Lexus NX ricorda una sorta di coupé vitaminizzata. Il parabrezza inclinato, i ridotti cristalli laterali, le nervature sulla fiancata, i fari full led spigolosi e le generose ruote da 18" sono alcuni dei dettagli che non piacciono o che fanno innamorare. Le dimensioni non sono esagerate, con una lunghezza di 463 cm e un'altezza di 165, ma sufficienti per ospitare cinque persone e garantire una capacità di carico che oscilla tra circa 500 e 1.650 litri. Anche all'interno si ritrovano alcune forme spigolose della carrozzeria ma quello che più colpisce l'occhio sono gli ottimi assemblaggi, la cura nei dettagli e i preziosi rivestimenti in pelle bicolore presenti con l'allestimento Luxury, proposto al prezzo di 54.800 euro. Al volante lo spazio non sembra immenso perché la plancia è ricca e la consolle si erge tra i sedili, ben sagomati. La strumentazione è mista: un cruscotto analogico davanti al volante e un ampio display al centro con il navigatore di serie. Il cruscotto contempla due strumenti circolari, il classico tachimetro e il misuratore dell'efficienza tra il motore a benzina e i due elettrici del sistema ibrido. Il display multifunzione da 8" ha una buona risoluzione ma essendo fisso è influenzato dai riflessi del sole. Comodi appena sotto i comandi del clima,

meno pratici invece quelli dell'impianto hi-fi dietro alla leva del cambio automatico. Singolare la scelta di selezionare alcune funzioni dei sistemi presenti sullo schermo con una sorta di touchpad che richiede un po' di pratica. Sempre in quella zona troviamo il selettori che permette di scegliere la gestione delle modalità di guida: Eco, Normal, Sport, oltre al tasto EV per la sola guida in elettrico.

Meccanicamente c'è un 4 cilindri 2.5 a benzina a ciclo Atkinson e due elettrici, uno dei quali collegato alle ruote posteriori collegati da una trasmissione CVT. La potenza è di 197 Cv e la coppia di 206 Nm che arrivano dal termico e 270 Nm dagli elettrici. Il sistema ibrido è poco invasivo. Il pacco batterie (NiMH) è posizionato sotto al divanetto frazionato e penalizza solo in parte le capacità di carico. Sportiva nelle forme, un po' meno nella sostanza. Non fatevi ingannare dai 197 Cv dichiarati, il peso di oltre 18 quintali e il funzionamento del cambio CVT limitano la grinta a beneficio del piacere di muoversi in città. Se invece si cerca la ripresa rapida o lo scatto si è più impressionati dalla tonalità del motore e cambio più che dalla spinta vera e propria. Comportamento che influenza parecchio sui consumi: la NX è parca con percorrenze nell'ordine dei 14-15 km/litro e in questi casi lavorano molto i motori elettrici. Se invece le velocità salgono è il motore a benzina a lavorare e la percorrenza media scende a 11-12 km/litro.



Peugeot 508 RXH

45.650 euro



Sempre più spesso nei nostri servizi diamo spazio alle ibride per seguire l'evoluzione di questa tecnologia in rapporto alle altre motorizzazioni. Nel caso della 508 RXH non è una novità assoluta anche se l'anno scorso la Station Wagon francese ha un frontale rivisto con fari allungati e interni più raffinati. La base è quella conosciuta delle 508 benzina e diesel ma rispetto a queste l'ibrida ha un aspetto da crossover grazie all'altezza minima da terra incrementata di 50 mm, parafanghi di protezione che aumentano la larghezza di 40 mm e alcune protezioni inferiori in alluminio satinato. Luci a led, mancorrenti sul tetto e cielo panoramico assieme a interni in materiale prezioso, climatizzatore quadri-zona, impianto hi-fi e portello con apertura elettrica sono tutti accessori esclusivi offerti di serie su questo modello che costa circa 3.500 euro in più delle versioni con il solo motore a gasolio da 180 Cv.

Lo spazio interno non è male anche se dietro tre adulti stanno un po' stretti, mentre la capacità di carico rimane analoga a tutte le altre versioni (560-1.598 litri). Sul tunnel, a fianco della leva del cambio, la rotella che permette di selezionare quattro modalità d'uso. Lo status di ibrida, e per questo esente da molte limitazioni nelle zone a traffico limitato, passa attraverso un tradizionale propulsore turbodiesel 2 litri da 163 Cv e il motore elettrico "by-wire" da 37

Cv sull'asse posteriore. Il pacchetto completo ha permesso di raggiungere 200 Cv con consumi ed emissioni di CO₂ contenuti ma anche di avere la trazione integrale quando serve senza appesantire la trasmissione. Trasmissione che si affida a un automatico a 6 rapporti che prevede paddle al volante.

Discretamente sportiva, precisa in curva ed economica quando non si esagera con l'acceleratore. Questi sono alcuni degli aspetti più interessanti che emergono dopo una giornata di guida. In fondo chi sceglie questa vettura lo fa perché ha un animo verde ed è attento alla tecnologia. Non serve schiacciare troppo sull'acceleratore per divertirsi, su questa vettura è l'insieme che conquista. Qualche metro dopo entra in funzione anche il motore endotermico, quello che ci accompagna per buona parte dell'uso. Sulla consolle a fianco della piccola leva del cambio è posto un selettori con quattro modalità d'impiego: Normal, Sport dove diesel e elettrico lavorano assieme per garantire la maggiore accelerazione, 4x4 utilizzabile sulla neve con i motori sempre affiancati e Zev completamente elettrico ma solo per 4 km fino alla velocità di circa 60 km/h. Con un po' di attenzione non è difficile percorrere 17/18 km con un litro di gasolio. Sulla poca neve incontrata abbiamo apprezzato la modalità 4WD con una ripartizione della coppia fino al 40% sulle ruote posteriori a bassa velocità.

Sul cruscotto della RXH (in alto) in luogo dei contagiri c'è uno strumento che informa sullo stile di guida adottato. La potenza complessiva di questa ibrida è di 200 Cv.

Renault Kadjar Bose Energy dCi 130 Cv 4x4

31.950 euro

Potrebbe essere confusa con l'erede della Koleos in realtà la Kadjar è la sorella della Nissan Qashqai con la quale condivide pianale, motore e trasmissione nel caso della versione 4x4. Da questo punto di vista le sinergie del Gruppo hanno permesso di realizzare una vettura equilibrata, recuperando così buona parte del tempo perso in questo settore di vetture che piace al mercato. Il design di Kadjar è aggressivo, specialmente nel frontale che riprende le linee marcate delle ultime Renault per fari full led. Lunga 445 cm e alta 161, pur essendo più bassa delle altre nostre due Suv Lexus NX e Honda CR-V rispettivamente di 4 e 8 cm, Kadjar ha una buona luce a terra di 20 cm ideale per girovagare su strade sterrate senza troppa preoccupazione di toccare. Come per la Espace i francesi hanno giocato anche la carta delle maxi ruote da 19" che però nel nostro esemplare gommato invernale abbiamo utilizzato dei cerchi AEZ forniti dalla Alcar di Seregno (MB) da 17". Nell'abitacolo troviamo spazio per ogni genere di posto. Seduta rialzata e comoda con rivestimento in stoffa/ecopelle, parabrezza e una plancia in materiale morbido di discreta qualità dove spicca lo schermo da 7" con il nuovo sistema R-Link2 che comprende navigatore e impianto hi-fi Bose. Molta attenzione alla sicurezza, con il Visio System, l'ASR, sospensioni regolabili,

il sistema Lane Keeping che controlla quando si oltrepassa la linea di carreggiata e la frenata automatica gestita da un radar frontale. Rimanendo in abitacolo anche il divanetto è comodo e ha le varie frazioni dello schienale reclinabili singolarmente per aumentare il confort o recuperare qualche centimetro di bagagliaio la cui capacità varia da 472 a 1.478 litri. La gamma dei motori è improntata al downsizing, si parte con il 1.2 turbo a benzina da 130 per arrivare ai due diesel 1.5 e 1.6 rispettivamente da 110 e 130 Cv. Solo con quest'ultimo motore, quello dell'esemplare che abbiamo provato, è disponibile la trazione integrale con un supplemento di 2.200 euro. Peccato che con questa configurazione meccanica sia disponibile solo il cambio manuale a sei marce e non l'automatico. La trazione permette di scegliere tra tre modalità: 2WD, Auto (il sistema sceglie la ripartizione della coppia sulle ruote che hanno maggiore aderenza) e Lock che bocca la coppia la 50% sui due assi fino a 50 km/h.

Dinamicamente la Kadjar con le ruote da 17" e la trazione integrale si è dimostrata piacevole da guidare. Sterzo leggero, leva del cambio con innesti morbidi e motore silenzioso con prestazioni interessanti specie in rapporto alle dimensioni. La velocità massima è di 190 km/h e lo scatto da 0 a 100 km/h pari a 10,5". Anche su questa vettura i consumi sono validi con una percorrenza media di circa 15 km/litro.



Sopra, lo schermo del nuovo sistema R-Link2 che comprende l'impianto hi-fi della Bose a otto altoparlanti. Il bagagliaio della Kadjar (in basso) ha una capacità massima di 1.478 litri.





PNEUMATICI

Hankook Winter I-cept Evo2 e Suv

L'Hankook Winter I-cept Evo2 è l'ultimo pneumatico ultra performance di Hankook con disegno asimmetrico ottimizzato per guidare in tutte le condizioni difficili dei nostri inverni. Il modello di battistrada soddisfa, nelle varie misure, veicoli di medie dimensioni, premium, e auto sportive. Per la prima volta sono presenti in gamma anche dimensionamenti particolari per i principali Suv. Per affrontare al meglio i mesi freddi si è lavorato sulla mescola con una percentuale di Silicio ad alta aderenza, formata da nanoparticelle, perfettamente reattive alle basse temperature, una cintura superiore rinforzata che aumenta la resistenza e una durata del fianco migliorata. A sua volta, l'area di contatto è aumentata grazie a un'ampia dimensione della cintura in acciaio inferiore che assicura rigidità al battistrada e migliora la maneggevolezza in curva. Attraverso il miglioramento del profilo e delle scanalature aumentate del 30%, sono cresciute le prestazioni su neve e bagnato.

Il Winter evo2 è disponibile nelle misure da 16 a 20" con battistrada da 195 a 275 millimetri con spalla da 35 a 60. Ampia scelta anche per gli indici di velocità: H, V e W anche in versione extra-load. Il Winter I-cept Evo2 SUV è disponibile nei diametri da 16 a 21", battistrada da 215 a 295 millimetri con altezza da 35 a 70 e indici di velocità da T a V.



I NUMERI DELLE PROTAGONISTE

VETTURA

MOTORE

Citroën Berlingo XTR 120 D

Honda CR-V 1.6i 160 Cv Executive Adas 4WD

ALIMENTAZIONE

Anteriore trasversale L4

Anteriore trasversale L4

CILINDRATA

Turbo Diesel

Turbo Diesel

POTENZA MAX

1.598 cc

1.597 cc

COPPIA MAX

120 Cv a 3.500 g/m

160 Cv a 4.000 g/m

TRASMISSIONE

300 Nm a 1.750 g/m

350 Nm a 2.000 g/m

TRAZIONE

Anteriore

Integrale permanente

CAMBIO

Manuale 6 marce

Automatico 9 rapporti

TELAI

McPherson

McPherson

SOSP. ANTERIORI

Ponte semirigido

Doppio braccio osc.

SOSP. POSTERIORI

Disco anteriori ventilati

Disco anteriori ventilati

FRENI ANT./POST.

16"

18"

PNEUMATICI ANT./POST.

DIMENSIONI

PASSO

273 cm

263 cm

LUNGHEZZA X LARGHEZZA

438x181 cm

461 x 182 cm

ALTEZZA

180 cm

169 cm

PESO

1.500 kg

1.733 kg

CAPACITÀ BAGAGLIAIO

642 - 2.800 litri

589 - 1.669 litri

PRESTAZIONI

VELOCITÀ MAX

176 km/h

197 km/h

ACC. 0-100 KM/H

12,9"

10"

CONSUMO MEDIO KM/L

22,7 km/l

18,9 km/l

EMISSIONI CO₂

115 g/km

133 g/km

PREZZO (euro)

23.550

41.750



CERCHI IN LEGA

Dezent RE Dark

Il cambio pneumatici nella stagione invernale può essere un momento utile anche per rinnovare l'estetica della nostra vettura con un cerchio diverso da quello montato di serie. Abbiamo chiesto ad Alcar, una delle principali aziende che produce e commercializza ruote in lega, di consigliarci una ruota per la nuova Renault Kadjar. Innanzitutto siamo scesi dalla maxi misura di serie di 19" a un più funzionale leggero invernale da 17". Per il modello abbiamo optato sul Dezent RE Dark un cerchio sportivo, robusto e con cinque ampie razze che riducono il rischio di raccogliere l'eventuale neve. Il colore nero opaco è di moda e ben si sposa con i dettagli scuri della vettura, ma esiste anche il classico silver. La gamma misure è molto ampia, si va da 5,5x14" a 8,0x19" e come sempre i cerchi distribuiti da Alcar sono compatibili con i sistemi di rilevamento della pressione TPMS. Non ultimo il prezzo: meno di 200 euro per la misura 7x17".

Jeep Cherokee 2.2 MJT II Limited 4x4

Lexus NX 2.5 Hybrid 4WD Luxury

Peugeot 508 RXH

Renault Kadjar Bose Energy dCi 130 Cv 4x4

Ant. Tras. L4 16V TD

Benzina L4 + 2 Elettrici

Ant. Trasv. L4 TD+elettr.

Anteriore trasversale L4

Turbo Diesel

Ibrida - benzina/elettrico

Ibrida - diesel/elettrico

Turbo Diesel

2.184 cc

2.494 cc

1.997 cc

1.598 cc

200 Cv a 3.500 g/m

197 Cv (143 + 68 post)

200 Cv (163 Cv+37)

130 CV a 4.000 g/m

440 Nm a 2.500 g/m

206 Nm 4.000 + 270 Nm

300 Nm a 1.750 g/m

320 Nm a 1.750 g/m

Integrale permanente

Integrale permanente

Integrale permanente

Integrale permanente

Automatico a 9 rapporti

ECVT Aut. epicicloidale

Automatico a 6 rapporti

Manuale 6 marce

Triangoli trasversali

McPherson

McPherson

McPherson

Bracci multipli

Indip. Doppio Braccio

Bracci multipli

Bracci multipli

Disco ventilato ant.

A disco Ventilati

A disco Ventilati

A disco, ant. ventilati

18"

16"

18"

19"

270 cm

266 Cm

282 cm

265 cm

462 x 186 cm

463 x 187 cm

482 x 186 cm

445 x 184 cm

170 cm

165 cm

153 cm

161 cm

1.930 kg

1.850 kg

1.770 kg

1.611 kg

591-1.267 litri

555 - 1.650 litri

560 - 1.598 litri

472 - 1.478 litri

203 km/h

180 km/h

213 km/h

190 km/h

8,7"

9,2"

8,8"

10,5"

16,4 km/l

19,6 km/l

21,8 km/l

20,4 km/l

160 g/km

117 g/km

109 g/km

129 gr/km

54.000

54.800

45.650

31.950

Guida all'Acquisto

Lancia Ypsilon

NON SOLO cittadina

La rinnovata piccola Lancia punta - come sempre - al pubblico femminile grazie alle dimensioni compatte e all'allestimento completo. Ma non è "riservata" al solo utilizzo urbano.

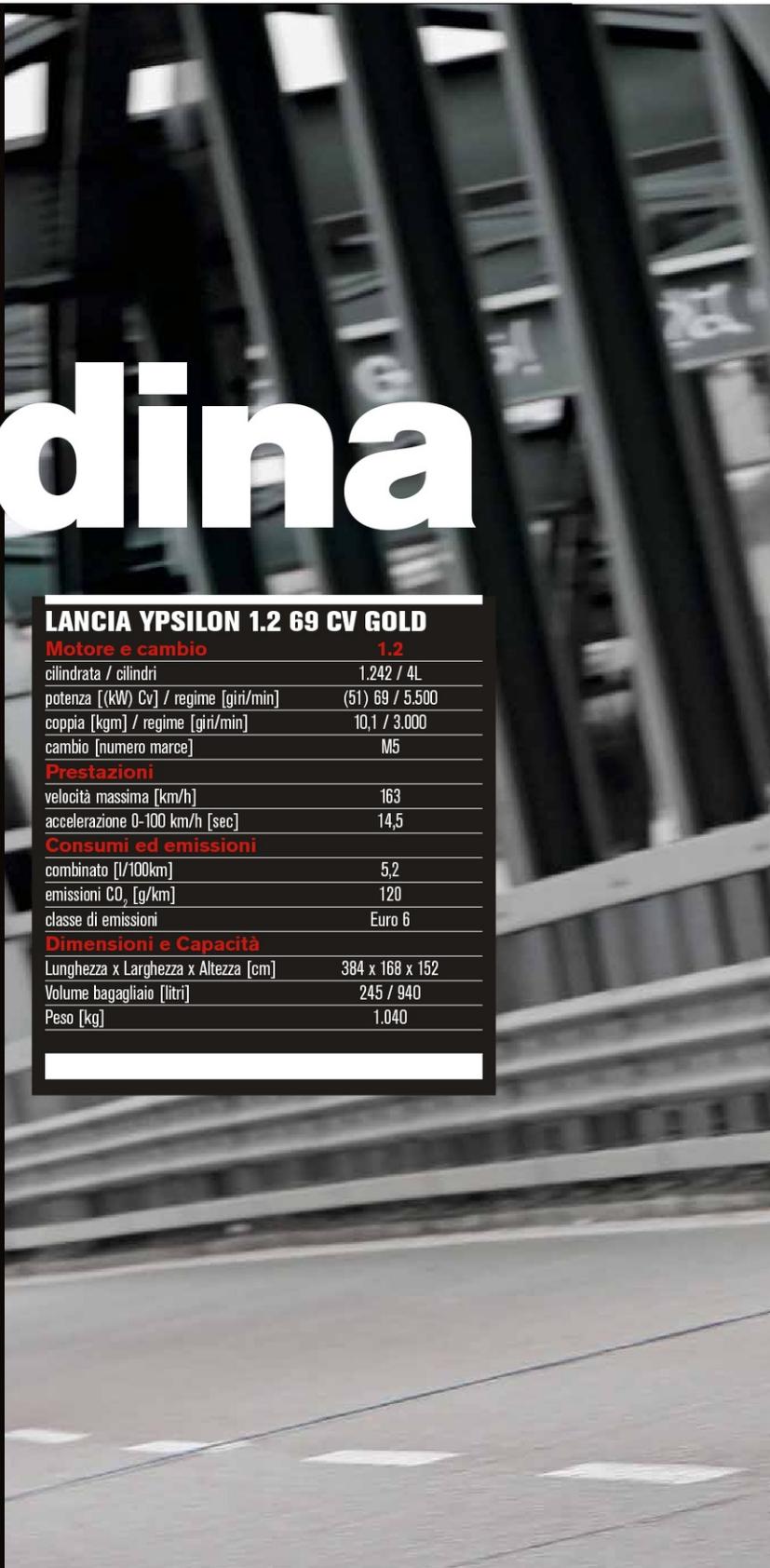
Alberto Motti - foto Fabrizio Grioni

Cosa c'è di meglio per provare una cittadina pura come la nuova Ypsilon di costringerla a fare tutt'altro? Con il suo 1.2 da 69 Cv sembrerebbe un trattamento ingiusto obbligarla a una lunga trasferta autostradale,

ma l'apertura – dopo "pochi" lustri di lavori – della Variante di valico tra Bologna e Firenze era un'occasione troppo ghiotta per lasciarsela scappare. Per cui dopo pochi giorni di utilizzo in città, dove la piccola di Casa Lancia ha messo in luce tutte le sue buone qualità, note da generazioni, abbiamo caricato armi, bagagli e famiglia e siamo partiti alla volta di Firenze. Nei primi tratti di trafficata tangenziale non è possibile oltrepassare i 90 km/h: a questa velocità il piccolo quattro cilindri pare spento, tanto è silenzioso. Vibrazioni al minimo e l'ottimo impianto audio – di serie a partire dall'allestimento intermedio Gold – a tenere compagnia. Possiamo concentrarci sugli interni: lo spazio non è immenso, ma come detto parliamo di una cittadina. Comunque

LANCIA YPSILON 1.2 69 CV GOLD

Motore e cambio	1.2
cilindrata / cilindri	1.242 / 4L
potenza [(kW) Cv] / regime [giri/min]	(51) 69 / 5.500
coppia [kgm] / regime [giri/min]	10,1 / 3.000
cambio [numero marce]	M5
Prestazioni	
velocità massima [km/h]	163
accelerazione 0-100 km/h [sec]	14,5
Consumi ed emissioni	
combinato [/100km]	5,2
emissioni CO ₂ [g/km]	120
classe di emissioni	Euro 6
Dimensioni e Capacità	
Lunghezza x Larghezza x Altezza [cm]	384 x 168 x 152
Volume bagagliaio [litri]	245 / 940
Peso [kg]	1.040



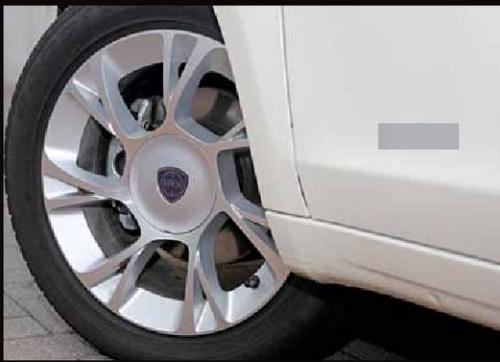


GUIDA ALL'ACQUISTO

LANCIA YPSILON



Fari anteriori tradizionali, specchi neri, cerchi in lega, ma da 15": pur restando un'auto elegante, la Ypsilon non ha costi di gestione elevati. Sotto, il serbatoio senza tappo, così le signore, se costrette al self, non si sporcano le mani.



La porta dietro c'è, ma non si vede: la praticità coniugata al design





i passeggeri anteriori hanno sufficiente agio in tutte le direzioni, il guidatore ha la possibilità di regolare il supporto lombare del sedile e inclinazione e profondità del volante, caratteristiche presenti su poche delle piccole in commercio. A cercare il pelo nell'uovo ci sarebbe piaciuto un bracciolo, non disponibile neppure optional. Anche i passeggeri posteriori godono di uno spazio accettabile, anche perché sono solo due. A pagamento è possibile ottenere il quinto posto con schienale abbattibile nelle proporzioni 60:40. Quella in uso disponeva dei soli due posti con divano abbattibile in 50:50. Vantaggio, le porte posteriori, per di più ben mimetizzate. La stilosa concorrenza interna – leggi Fiat 500 – ha proprio questo handicap, l'assenza dei 5 ingressi. Il bagagliaio ha capacità solo discreta, ma tutto sommato allineata con la concorrenza.

Finalmente lasciamo il sistema delle tangenziali milanesi e l'autostrada si distende larga in direzione sud. Possiamo alzare il ritmo (e leggermente il volume della radio) e il consolidato 1.2 Fiat non soffre la richiesta di maggiori prestazioni. Solo, in caso di riaccelerazioni dopo i rallentamenti chiede di scalare una marcia, dalla quinta alla quarta, pena riprese un po' pigre. Il cruise control riduce lo stress della guida e il sistema Uconnect con navigatore e bluetooth gestisce la parte di comunicazione /informazione durante il viaggio, tutto comodamente regolabile dal volante. Il sensore crepuscolare è pronto ad attivare

i fari all'ingresso in galleria, mentre un'eventuale acquazzone (siamo nel periodo di siccità e inquinamento che culminerà con i blocchi del traffico di Milano e Roma) sarebbe gestito dal tergilavoro ad attivazione automatica. Solo il navigatore (600 euro) è opzionale tra le funzioni fin qui descritte.

Poco dopo Sasso Marconi, precisamente in località La Quercia, una biforcazione permette di scegliere tra il vecchio tracciato e la nuova Variante di valico, 32 km, di cui la metà in galleria, con una quota di valico più bassa di 226 metri, per un risparmio di tempo che Autostrade dichiara pari al 30%. Di certo, il tracciato è molto meno tortuoso e le ampie gallerie a due corsie più emergenza rendono il viaggio più tranquillo. Peccato che alla fine del nuovo tratto si finisca, poco a nord di Firenze, in un maxi imbuto, visto che le due corsie della vecchia autostrada confluiscono nelle due della nuova. Sulla destra ancora si lavora al completamento dell'ultima porzione di rimodernamento, che prevede enormi gallerie a tre corsie. Sperando che i lavori terminino rapidamente, perché la mezzora di coda capitata a noi ha lavato via tutto il vantaggio in termini di relax che il tracciato meno tortuoso della variante aveva regalato. Poi resterà a due corsie solo qualche chilometro a sud di Bologna, prima dell'ingresso nel tratto rinnovato. Solo a questo punto si potrà finalmente parlare di lavori terminati. Per il ritorno da Firenze abbiamo scelto di "sfidare" ancora la

Uno dei particolari che caratterizzano la nuova Ypsilon è il fascione basso del paraurti (quello dove sono alloggiati luce di retro e antinebbia) in tinta carrozzeria. Si vedono anche i sensori di retromarcia, utili anche se l'auto è corta.

GUIDA ALL'ACQUISTO

LANCIA YPSILON



Ypsilon con un vero tratto autostradale di montagna: superstrada fino a Pisa, poi autostrada costiera fino a La Spezia e via verso nord sulla Cisa: pur non essendo un fulmine di guerra, la piccola Lancia si arrampica sui contrafforti dell'Appennino senza eccessiva fatica, richiedendo solo un certo uso del cambio per essere mantenuta nel regime di coppia massima e comunque sempre mantenendo consumi più che accettabili.

Anche scendendo dal passo, la dinamica della Ypsilon

si dimostra sincera e affidabile, senza mai mettere in difficoltà il guidatore. In sostanza, una compatta cittadina in grado di spingersi bene anche fuori città, con una dotazione completa e di serie, soprattutto nell'esclusivo allestimento Platinum, che – per contro – ha un prezzo abbastanza elevato: oltre 16.000 euro. Ma la "nostra" Gold ben allestita costa meno di 1.000 euro in meno rispetto alla Platinum che in più ha i cerchi in lega da 16" e gli interni in pelle. □

A sinistra, la plancia con volante in pelle e controlli dell'hi-fi. Qui sopra, il clima automatico e il sistema Uconnect touch screen con navi sono opzionali.

LE CONCORRENTI

DS 3 PureTech 82 Chic: euro 16.100

- Cilindrata – Potenza: 1.199 cc / 82 Cv – Euro 6
- Velocità massima – accelerazione 0-100 km/h: 174 km/h – 12,3 sec.
- Consumo combinato – emissioni CO₂: 4,7 l/100 km – 109 g/km
- Dimensioni esterne – capacità bagagliaio: 395 x 172 cm – 285 / 1.050



Il marchio "spin off" di Citroën, come si dice nel mondo del cinema (o costola in italiano) propone a signore e giovani trendyst la DS3, un po' più lunga e prestazionale della Ypsilon, ma con lo svantaggio di disporre di sole due porte. Per un prezzo allineato alla nostra Ypsilon (accessori inclusi), tuttavia, si compra esclusivamente il modello base Chic con vernice metallizzata e poco altro. L'essenziale, comunque, è di serie.

Mini One 5p: euro 18.160

- Cilindrata – Potenza: 1.198 cc / 75 Cv – Euro 6
- Velocità massima – accelerazione 0-100 km/h: 172 km/h – 13,4 sec.
- Consumo combinato – emissioni CO₂: 5,2 l/100 km – 121 g/km
- Dimensioni esterne – capacità bagagliaio: 398 x 173 cm – 278 / 941



Lo stesso ragionamento della DS può essere fatto con la Mini One, con la differenza che la piccola anglo-tedesca è disponibile con 5 porte. Anche in questo caso, dimensioni maggiori e prestazioni del 1.2 tre cilindri (leggermente) superiori. Nel mondo Bmw è lunghissima la lista degli optional, ma attenzione al prezzo finale: per esempio solo per connessione Bluetooth e navigatore satellitare bisogna preventivare un pacchetto da oltre 2.500 euro.

YPSILON GOLD

Prezzi e dotazioni

Senza accessori	14.800
Vettura in prova	16.850

Presente su vettura in prova

Sicurezza e Tecnica

Impianto antibloccaggio freni	S
Air bag (4)	S
Air bag laterali	250
Traction Control	S
Cruise control	S
Sensore fari e tergiluminosi	S
Monitoraggio pressione pneumatici	S
Attacchi Isofix	S
Fendinebbia	250

Comunicazione

Radio Mp3, usb/aux.	S
Comandi al volante	S
Navigatore satellitare	600

Confort

Climatizzatore manuale	S
Pack confort (clima aut., vetri elettrici post.)	500
Tetto panoramico	900
Volante regolabile in altezza e inclinazione	S
Estetica	
Cerchi in lega da 15"	S
Pack Style Gold (cerchi in lega da 16" e vetri posteriori oscurati)	350
Vernice metallizzata	450



Sopra, gli interni dell'allestimento intermedio Gold, in tessuto (il più lussuoso Platinum prevede i sedili in pelle). A sinistra, il piccolo ma regolare vano bagagli della piccola Lancia. Il divanetto è abbattibile in configurazione 50:50. Sotto, il comando del trip computer.

Nissan Micra 1.2 12V 5p Tekna: euro 14.600

- Cilindrata – Potenza: 1.198 cc / 80 Cv – Euro 6
- Velocità massima – accelerazione 0-100 km/h: 170 km/h – 13,7 sec.
- Consumo combinato – emissioni CO₂: 5,0 l/100 km – 115 g/km
- Dimensioni esterne – capacità bagagliaio: 383 x 167 cm – 265 / 1.132



La Micra è la concorrente più vicina per prezzo, dimensioni e prestazioni alla piccola Lancia. E come lei, nei modelli precedenti, era una delle auto più "femminili" sul mercato, mentre quello attuale ha meno riscontro. L'allestimento Tekna è davvero full optional, sono inclusi anche climatizzatore automatico e navigatore satellitare. C'è anche l'accesso e avviamento senza chiave. Restando al di sotto del prezzo della Ypsilon accessoriata si può anche optare per la 98 Cv.

Suzuki Swift 1.2 VVT B-Cool B-Color: euro 15.850

- Cilindrata – Potenza: 1.242 cc / 90 Cv – Euro 6
- Velocità massima – accelerazione 0-100 km/h: 165 km/h – 11,5 sec.
- Consumo combinato – emissioni CO₂: 5,0 l/100 km – 116 g/km
- Dimensioni esterne – capacità bagagliaio: 385 x 170 cm – 211 / 900



Spinta dal 1.2 più potente tra le concorrenti della Ypsilon qui selezionate, la Swift ha il vantaggio di essere disponibile anche in versione quattro ruote motrici. L'allestimento B-Cool B-Color è il più ricco, pur mancando di navigatore satellitare e climatizzatore automatico. In compenso ha di serie l'accesso Keyless che manca alla piccola Lancia. Ampie possibilità di personalizzazione degli esterni.

TUTTA L'INFORMAZIONE **A CASA TUA** O DOVE VUOI TU

www.automobilismo.it



PROVE
SPORT

ANTEPRIME
TECNICA

NEWS
VIDEO

GALLERY
LISTINO

EPOCA
area verde



segui automobilismo.it anche su



ED

Automobilismo.it — SIAMO SEMPRE CON TE!

Listino del Nuovo

PREZZI E DATI TECNICI PIÙ IMPORTANTI DI TUTTI I MODELLI

CHI ESCE

Alfa Romeo
Giulietta Sprint / Quadrifoglio
Verde / 1.4 MultiAir 170 Cv /
2.0 JTDM

Renault
Mégane modello precedente

Skoda
Roomster

CHI ENTRA

Audi
A6 / A6 Avant 2.0 TDI 190 Cv
A6 Allroad 3.0 TDI 190 Cv
A7 2.0 TFSI

Mini
Mini Cabrio

Opel
Astra CDTI BiTurbo
Astra ST

Skoda
Fabia Euro 6

Renault
Mégane nuovo modello



LEGENDA

Per facilitare la lettura qui di seguito alcune abbreviazioni.

SEZIONE TECNICA:

nella colonna cilindrata/numero cilindri/trazione: (es. 1000/4/A) i primi numeri indicano la cilindrata. Il secondo numero indica il frazionamento del motore. L'ultima lettera indica la trazione:
P = posteriore, A = anteriore,
I = integrale.

UN LISTINO TUTTO NUOVO

ARRETRATI

In coda a ogni marca troverete il numero del fascicolo di Automobilismo che contiene la prova completa del modello indicato. Potete richiedere l'arretrato seguendo le modalità riportate nell'ultima pagina di questo numero.

LISTINO DEL NUOVO	
ALFA ROMEO	
MITSUBISHI	
NISSAN	
PEUGEOT	
RENAULT	
SKODA	
TOYOTA	
VOLKSWAGEN	
WILLIAMS	
YACHTING	

MOTIVI DI ACQUISTO

Accanto alle fotografie dei modelli più importanti abbiamo introdotto una serie di "motivazioni d'acquisto" che spaziano dalle varie combinazioni di motori e allestimenti alle prestazioni, alla sfruttabilità degli interni.

I dati dichiarati nel listino sono forniti dalle Case o dagli importatori

L'elenco aggiornato delle vetture provate da Automobilismo lo potete trovare su www.automobilismo.it

Listino del nuovo

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nm cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 (sec.)	Consumo misto /100 km	CO ₂ (g/km)									
ABARTH Numero verde 00 800 - 34.28.00.00 www.abarth.it																		
500 ABARTH																		
18.850	595 1.4 16v Turbo T-Jet MT	1368/4/A	Lungh. 366 - Largh. 163 - Alt. 149 Bagagliaio (185-610)	135(99)	21,0(206)	205 7,9 6,0 139												
20.350	595 1.4 16v Turbo T-Jet MTA	1368/4/A	140(103)	21,0(206)	205 8,1 5,8 134													
22.850	595 1.4 16v Turbo T-Jet MTA Turismo	1368/4/A	160(118)	23,4(230)	210 7,4 6,0 139													
24.350	595 1.4 16v Turbo T-Jet MTA Turismo	1368/4/A	160(118)	23,4(230)	209 7,6 5,8 134													
25.350	595 1.4 16v Turbo T-Jet 180cv MT Competizione	1368/4/A	180(132)	25,5(250)	225 6,7 6,0 139													
26.850	595 1.4 16v Turbo T-Jet 180cv MTA Competizione	1368/4/A	180(132)	25,5(250)	225 6,9 5,8 134													
39.900	695 1.4 16v Turbo T-Jet Biposto	1368/4/A	190(140)	25,5(250)	230 5,9 6,2 145													
21.350	595C 1.4 16v Turbo T-Jet MT	1368/4/A	135(99)	21,0(206)	205 7,9 6,0 139													
22.850	595C 1.4 16v Turbo T-Jet MTA	1368/4/A	140(103)	21,0(206)	205 8,1 5,8 134													
25.350	595C 1.4 16v Turbo T-Jet MTA Turismo	1368/4/A	160(118)	23,4(230)	210 7,4 6,0 139													
26.850	595C 1.4 16v Turbo T-Jet MTA Turismo	1368/4/A	160(118)	23,4(230)	209 7,6 5,8 134													
27.850	595C 1.4 16v Turbo T-Jet 180cv MT Competizione	1368/4/A	180(132)	25,5(250)	225 6,7 6,0 139													
29.350	595C 1.4 16v Turbo T-Jet 180cv MTA Competizione	1368/4/A	180(132)	25,5(250)	225 6,9 5,8 134													
LEGGI LE NOSTRE PROVE In listino: 500 (11/2008) - 500C (10/2010) - Grande Punto Evo (12/2010) - Fuori listino: Grande Punto (12/2007)																		

QUADRIFOGLIO



GIULIA

ALFA ROMEO Numero verde 00 800 - 25.32.00.00 www.alfaromeo.it	
MITO	Lungh. 406 - Largh. 172 - Alt. 145 Bagagliaio (270-950)
15.200	MITO 1.4 69cv Impression
16.500	MITO 1.4 78cv Progression
24.000	MITO 1.4 MultiAir 170cv TCT Quadr Verde
20.750	MITO 1.4 TB GPL Progression
18.000	MITO 1.3 JTDM Impression
18.900	MITO 1.3 JTDM Progression
GIULIETTA	Lungh. 435 - Largh. 180 - Alt. 147 Bagagliaio (350-1150)
21.750	GIULIETTA 1.4 TB 105cv Progression
23.900	GIULIETTA 1.4 TB 120cv Distinctive
24.750	GIULIETTA 1.4 TB GPL Progression
24.750	GIULIETTA 1.6 JTDM 120cv S&S Progression
26.150	GIULIETTA 1.6 JTDM 120cv S&S Distinctive
28.150	GIULIETTA 2.0 JTDM 150cv Distinctive
GIULIA	Lungh. 464 - Largh. 187 - Alt. 143 Bagagliaio (480-)
79.000	GIULIA Quadrifoglio
4C	Lungh. 399 - Largh. 186 - Alt. 118 Bagagliaio (110-)
65.000	4C Coupé
75.000	4C Spider

LEGGI LE NOSTRE PROVE In listino: 4C (1/2014) - Giulietta 1.4 MultiAir 170 Cv TCT Distinctive (6/2012) - Giulietta 1.6 JTdm Distinctive (7/2011) - Giulietta 2.0 JTdm 150 Cv Distinctive (2/2014) - Giulietta 2.0 JTdm 170 Cv Distinctive (7/2010) - MiTo (11/2014) - MiTo 1.4 TB Distinctive (12/2008) - MiTo Quadrifoglio Verde Premium Pack (7/2010) - Fuori listino: 145 1.6 L (9/1994) - 145 2.0 Quadrifoglio (4/1996) - 145 2.0 JTdm (2/1998) - 146 1.6 Twin Spark (TC) (5/1997) - 146 1.7 16V (6/1995) - 146 2.0 Ti (9/1996) - 147 1.6 105 Cv (12/2000) - 147 1.9 JTdm 16v 140 Cv Distinctive (12/2002) - 147 1.9 JTdm 16v Progression (7/2003) - 147 1.9 JTdm 16v Progression 3p (1/2005) - 147 1.9 JTdm Distinctive 5p (8/2001) - 147 1.9 JTdm Q2 5p (3/2007) - 147 2.0 16v T.S. 5p (5/2005) - 147 2.0 T.S. 5p (5/2001) - 147 GTA (1/2003) - 155 1.7 Twin Spark (6/1993) - 155 1.8 Silverstone (6/1994) - 155 1.9 04 (7/1992) - 155 1.9 TD (3/1994) - 155 2.0 16v Twin Spark Sport (8/1995) - 155 2.5 TD (5/1994) - 155 2.5 TD (2/1996) - 155 2.5 V6 (8/1993) - 155 2.5 V6 (11/1994) - 155 2.5 V6 (3/1992) - 155 1.6 (1998) - 155 1.8 (1998) - 156 1.9 JTdm 16v (2/2003) - 156 2.0 (1/1988) - 156 2.0 T.S. Selespeed (T) (7/1999) - 156 2.0 T.S. Sportwagon (5/0000) - 156 2.0 Twin Spark (T) (11/1997) - 156 2.4 JTdm 20v Sportwagon (8/2003) - 156 2.4 JTdm Sportwagon (4/2002) - 156 GTA (9/2002) - 156 GTA Sportwagon (8/2002) - 156 JTS (4/2002) - 159 1.9 JTdm Sportwagon (5/2006) - 159 1.9 170 Tbi Distinctive (6/2009) - 159 1.9 170 Tbi Sportwagon Ti Pack (11/2010) - 159 2.2 JTS High (9/2005) - 159 2.4 JTdm Q4 Exclusive (10/2007) - 164 2.0 Twin Spark (11/1987) - 164 2.0 Twin Spark (10/1991) - 164 2.0 V6 Turbo (3/1991) - 164 2.0 V6 Turbo (5/1992) - 164 3.0 04 (12/1993) - 164 3.0 04 (2/1994) - 164 3.0 V6 Quadrifoglio (11/1992) - 164 3.0 V6 Quadrifoglio (10/1990) - 164 3.0 V6 Super (1/1993) - 164 3.0 V6 Turbo (8/1993) - 166 2.0 T.S. (10/1998) - 166 2.0 Turbo (T) (4/1999) - 166 2.4 JTdm (10/1998) - 166 2.4 JTdm 20v Sportronic Luxury (12/2003) - 166 2.4 JTdm Distinctive (10/2002) - 166 2.5 V6 24v (10/1998) - 166 3.0 V6 (TC) (1/0000) - 166 3.0 V6 24v (10/1998) - 166 3.1 IE Sport Wagon 4x4 (4/1992) - 166 3.1 IE Sport Wagon Lodden (10/1998) - 166 3.1 IE Sport Wagon (3/1990) - 166 3.1 IE Sport Wagon 4x4 (4/1992) - 166 3.1 IE Sport Wagon Lodden (10/1998)

► È il modello più leggero e prestazionale della nuova berlina Alfa.
 ► Motore V6 biturbo e rapporto peso/potenza inferiore a 3 kg/Cv

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nm cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 (sec.)	Consumo misto /100 km	CO ₂ (g/km)							
(4/1993) - 33 1.5 Giardinetta (7/1987) - 33 1.7 IE (12/1988) - 33 1.7 IE Sport Wagon (3/1990) - 33 1.7 IE Sport Wagon Permanent 4 (7/1992) - 33 1.7 Sport Wagon Q.V. (7/1988) - 33 S 16v Q. Permanent 4 (4/1991) - 35 1.6 IE (12/1989) - 35 1.8 IE (3/1989) - 75 1.8 Turbo (2/1987) - 75 2.0 TD (10/1985) - 75 Indy (6/1991) - Brera 2.2 JTS (1/2006) - Crosswagon Q4 (9/2004) - Giulietta 2.0 JTD, 140 Cv Distinctive (4/2011) - GT 1.9 JTD (1/2004) - GT 2.0 JTS Progression (4/2004) - GTV 2.0 Twin Spark 16v (7/1996) - GTV 2.0 Twin Spark 16v (TC) (2/1999) - GTV 2.0 V6 TB (5/1995) - MiTo 1.4 TB MultiAir 135 Cv Distinctive (12/2009) - MiTo 1.4 TB MultiAir 135 Cv TCT Distinctive (10/2010) - Spider 1.8 T.S. 16v (T) (9/1998) - Spider 2.0 (7/1994) - Spider 2.0 T.S. (9/1996) - Spider 2.0 V6 TB (T) (5/1999) - Spider 2.4 JTDM Exclusive (7/2007) - Spider 3.0 V6 (5/1995) - Spider 3.2 V6 Q4 Exclusive (12/2006) - SZ (9/1990)																
18.850	595 1.4 16v Turbo T-Jet MT	1368/4/A	135(99)	21,0(206)	205 7,9 6,0 139											
20.350	595 1.4 16v Turbo T-Jet MTA	1368/4/A	140(103)	21,0(206)	205 8,1 5,8 134											
22.850	595 1.4 16v Turbo T-Jet MTA Turismo	1368/4/A	160(118)	23,4(230)	210 7,4 6,0 139											
24.350	595 1.4 16v Turbo T-Jet MTA Turismo	1368/4/A	160(118)	23,4(230)	209 7,6 5,8 134											
25.350	595 1.4 16v Turbo T-Jet 180cv MT Competizione	1368/4/A	180(132)	25,5(250)	225 6,7 6,0 139											
26.850	595 1.4 16v Turbo T-Jet 180cv MTA Competizione	1368/4/A	180(132)	25,5(250)	225 6,9 5,8 134											
39.900	695 1.4 16v Turbo T-Jet Biposto	1368/4/A	190(140)	25,5(250)	230 5,9 6,2 145											
21.350	595C 1.4 16v Turbo T-Jet MT	1368/4/A	135(99)	21,0(206)	205 7,9 6,0 139											
22.850	595C 1.4 16v Turbo T-Jet MTA	1368/4/A	140(103)	21,0(206)	205 8,1 5,8 134											
25.350	595C 1.4 16v Turbo T-Jet MTA Turismo	1368/4/A	160(118)	23,4(230)	210 7,4 6,0 139											
26.850	595C 1.4 16v Turbo T-Jet 180cv MT Competizione	1368/4/A	180(132)	25,5(250)	225 6,7 6,0 139											
27.850	595C 1.4 16v Turbo T-Jet 180cv MTA Competizione	1368/4/A	180(132)	25,5(250)	225 6,9 5,8 134											
29.350	595C 1.4 16v Turbo T-Jet 180cv MTA Competizione	1368/4/A	180(132)	25,5(250)	225 6,9 5,8 134											

STATION RICCA



A4 AVANT

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nm cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 (sec.)	Consumo misto /100 km	CO ₂ (g/km)							
(4/1993) - 33 1.5 Giardinetta (7/1987) - 33 1.7 IE (12/1988) - 33 1.7 IE Sport Wagon (3/1990) - 33 1.7 IE Sport Wagon Permanent 4 (7/1992) - 33 1.7 Sport Wagon Q.V. (7/1988) - 33 S 16v Q. Permanent 4 (4/1991) - 35 1.6 IE (12/1989) - 35 1.8 IE (3/1989) - 75 1.8 Turbo (2/1987) - 75 2.0 TD (10/1985) - 75 Indy (6/1991) - Brera 2.2 JTS (1/2006) - Crosswagon Q4 (9/2004) - Giulietta 2.0 JTD, 140 Cv Distinctive (4/2011) - GT 1.9 JTD (1/2004) - GT 2.0 JTS Progression (4/2004) - GTV 2.0 Twin Spark 16v (7/1996) - GTV 2.0 Twin Spark 16v (TC) (2/1999) - GTV 2.0 V6 TB (5/1995) - MiTo 1.4 TB MultiAir 135 Cv Distinctive (12/2009) - MiTo 1.4 TB MultiAir 135 Cv TCT Distinctive (10/2010) - Spider 1.8 T.S. 16v (T) (9/1998) - Spider 2.0 (7/1994) - Spider 2.0 T.S. (9/1996) - Spider 2.0 V6 TB (T) (5/1999) - Spider 2.4 JTDM Exclusive (7/2007) - Spider 3.0 V6 (5/1995) - Spider 3.2 V6 Q4 Exclusive (12/2006) - SZ (9/1990)																
18.200	A11.0 TFSI Ultra	999/3/A	95(70)	16,3(160)	186 10,9 4,2 97											
20.050	A11.0 TFSI Ultra S tronic	999/3/A	95(70)	16,3(160)	186 10,9 4,4 102											
20.900	A11.4 TFSI	1395/4/A	125(92)	20,4(200)	204 8,8 4,9 115											
22.750	A11.4 TFSI S tronic	1395/4/A	125(92)	20,4(200)	204 8,8 4,9 112											
22.400	A11.4 TFSI cyl. on demand S tronic	1395/4/A	150(110)	25,5(250)	215 7,8 4,7 109											
24.250	A11.4 TFSI cyl. on demand S tronic	1395/4/A	150(110)	25,5(250)	215 7,8 4,7 109											
31.900	S12.0 TFSI quattro	1984/4/I	231(170)	37,7(370)	250 5,8 7,0 162											
20.300	A11.4 TDI ultra	1422/3/A	90(66)	23,4(230)	182 11,4 3,4 89											
22.150	A11.4 TDI ultra S tronic	1422/3/A	90(66)	23,4(230)	182 11,4 3,6 94											
21.900	A11.6 TDI 116cv	1598/4/A	116(85)	25,5(250)	200 9,4 3,5 92											
23.750	A11.6 TDI 116cv S tronic	1598/4/A	116(85)	25,5(250)	200 9,4 3,7 97											

A1 SPORTBACK

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nm cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 (sec.)	Consumo misto /100 km	CO ₂ (g/km)
(18.950) - A1 SPORTBACK 1.0 TFSI ultra									

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Acceler. 0-100 (sec.)	Cons. inizio (l/100 km)	CO ₂ (g/km)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Acceler. 0-100 (sec.)	Cons. inizio (l/100 km)	CO ₂ (g/km)										
A3 SPORTBACK																										
23.490	A3 SPORTBACK 1.2 TFSI Young	1197/4/A	110(81)	17,8(175)	198	10,1	4,9	114	33.800	A4 1.4 TFSI	1395/4/A	150(110)	25,5(250)	210	8,7	5,2	123									
24.800	A3 SPORTBACK 1.2 TFSI Attraction	1197/4/A	110(81)	17,8(175)	198	10,1	4,9	114	36.100	A4 1.4 TFSI S tronic	1395/4/A	150(110)	25,5(250)	210	8,5	5,2	119									
25.690	A3 SPORTBACK 1.2 TFSI Str. Young	1197/4/A	110(81)	17,8(175)	198	10,1	4,8	110	38.800	A4 2.0 TFSI ultra	1984/4/A	190(140)	32,6(320)	240	7,2	5,6	127									
27.000	A3 SPORTBACK 1.2 TFSI Str. Attr.	1197/4/A	110(81)	17,8(175)	198	10,1	4,8	110	41.100	A4 2.0 TFSI ultra S tronic	1984/4/A	190(140)	32,6(320)	240	7,3	5,1	116									
25.090	A3 SPORTBACK 1.4 TFSI Young	1395/4/A	122(90)	20,4(200)	206	9,4	5,1	117	44.900	A4 2.0 TFSI 252cv S tronic	1984/4/A	252(185)	37,7(370)	250	6,3	5,7	129									
25.590	A3 SPORTBACK 1.4 TFSI Business	1395/4/A	122(90)	20,4(200)	206	9,4	5,1	117	47.500	A4 2.0 TFSI 252cv S tronic quattro	1984/4/A	252(185)	37,7(370)	250	5,8	5,9	136									
26.400	A3 SPORTBACK 1.4 TFSI Attraction	1395/4/A	122(90)	20,4(200)	206	9,4	5,1	117	36.650	A4 2.0 TDI 150cv	1986/4/A	150(110)	32,6(320)	221	8,9	3,8	99									
27.290	A3 SPORTBACK 1.4 TFSI S tronic Young	1395/4/A	122(90)	20,4(200)	206	9,3	4,8	114	36.860	A4 2.0 TDI 150cv ultra	1986/4/A	150(110)	32,6(320)	210	8,9	3,7	95									
28.600	A3 SPORTBACK 1.4 TFSI S tronic Attraction	1395/4/A	122(90)	20,4(200)	206	9,3	4,8	114	38.950	A4 2.0 TDI 150cv S tronic	1986/4/A	150(110)	32,6(320)	219	8,7	4,0	104									
27.400	A3 SPORTBACK 1.4 TFSI cyl. on d. ultra Attr.	1395/4/A	150(110)	25,5(250)	220	8,2	4,7	109	39.160	A4 2.0 TDI 150cv ultra S tronic	1986/4/A	150(110)	32,6(320)	210	8,7	3,8	99									
29.600	A3 SPORTBACK 1.4 TFSI cyl. on d. ultra Str. Attr.	1395/4/A	150(110)	25,5(250)	220	8,2	4,7	109	39.150	A4 2.0 TDI 190cv	1986/4/A	190(140)	40,8(400)	240	7,7	4,3	111									
28.900	A3 SPORTBACK 1.8 TFSI Attraction	1798/4/A	180(132)	32,6(320)	235	7,2	5,8	135	39.360	A4 2.0 TDI 190cv ultra	1986/4/A	190(140)	40,8(400)	210	7,7	3,9	102									
31.100	A3 SPORTBACK 1.8 TFSI S tronic Attraction	1798/4/A	180(132)	32,6(320)	235	7,0	5,6	129	41.450	A4 2.0 TDI 190cv S tronic	1986/4/A	190(140)	40,8(400)	237	7,7	4,1	107									
33.100	A3 SPORTBACK 1.8 TFSI S tronic quattro Attr.	1798/4/A	180(132)	32,6(320)	228	6,8	6,5	152	41.660	A4 2.0 TDI 190cv ultra S tronic	1986/4/A	190(140)	40,8(400)	210	7,7	4,0	103									
40.550	S3 SPORTBACK 2.0 TFSI quattro	1984/4/I	301(221)	38,7(380)	250	5,3	7,0	162	44.050	A4 2.0 TDI 190cv S tronic quattro	1986/4/I	190(140)	40,8(400)	235	7,2	4,4	114									
42.750	S3 SPORTBACK 2.0 TFSI quattro S tr.	1984/4/I	301(221)	38,7(380)	250	4,9	6,9	159	45.700	A4 3.0 TDI 218cv S tronic	2967/6/A	218(160)	40,8(400)	250	6,6	4,2	109									
49.900	RS3 SPORTBACK 2.5 TFSI quattro S tronic	2480/5/I	367(270)	47,4(465)	250	4,3	8,1	189	48.300	A4 3.0 TDI 218cv S tronic quattro	2967/6/I	218(160)	40,8(400)	235	6,3	4,4	115									
26.100	A3 SPORTBACK 1.4 TFSI q-tron Attraction	1395/4/A	110(81)	20,4(200)	197	10,8	3,3	92	50.300	A4 3.0 TDI 272cv Tiptronic quattro	2967/6/I	272(200)	61,2(600)	250	5,3	4,9	129									
28.300	A3 SPORTBACK 1.4 TFSI q-tron S tr. Attr.	1395/4/A	110(81)	20,4(200)	197	10,8	3,2	88	A4 AVANT																	
25.490	A3 SPORTBACK 1.6 TDI Cl. D. Young	1598/4/A	110(81)	25,5(250)	200	10,7	4,0	105	42.700	A4 AVANT 2.0 TFSI ultra S tronic	1984/4/A	190(140)	32,6(320)	238	7,5	5,3	121									
26.800	A3 SPORTBACK 1.6 TDI Cl. D. Attraction	1598/4/A	110(81)	25,5(250)	200	10,7	4,0	105	49.100	A4 AVANT 2.0 TFSI 252cv S tr. quattro	1984/4/I	252(185)	37,7(370)	250	6,0	6,1	139									
27.200	A3 SPORTBACK 1.6 TDI ultra Attraction	1598/4/A	110(81)	25,5(250)	200	10,7	3,3	88	38.250	A4 AVANT 2.0 TDI 150cv	1986/4/A	150(110)	32,6(320)	215	9,2	4,0	104									
27.490	A3 SPORTBACK 1.6 TDI Cl. D. quattro Young	1598/4/I	110(81)	25,5(250)	193	11,2	4,7	127	38.460	A4 AVANT 2.0 TDI 150cv ultra	1986/4/A	150(110)	32,6(320)	210	9,2	3,8	99									
28.800	A3 SPORTBACK 1.6 TDI Cl. D. quattro Attraction	1598/4/I	110(81)	25,5(250)	193	11,2	4,7	127	40.550	A4 AVANT 2.0 TDI 150cv S tronic	1986/4/A	150(110)	32,6(320)	213	9,0	4,1	106									
27.690	A3 SPORTBACK 1.6 TDI Cl. D. Str. Young	1598/4/A	110(81)	25,5(250)	200	10,7	3,9	102	40.760	A4 AVANT 2.0 TDI 150cv ultra S tr.	1986/4/A	150(110)	32,6(320)	210	9,0	3,9	102									
29.000	A3 SPORTBACK 1.6 TDI Cl. D. Str. Attraction	1598/4/A	110(81)	25,5(250)	200	10,7	3,9	102	40.960	A4 AVANT 2.0 TDI 190cv ultra	1986/4/A	190(140)	40,8(400)	210	7,9	4,1	106									
29.400	A3 SPORTBACK 2.0 TDI 150cv Cl. D. Attr.	1986/4/A	150(110)	34,7(340)	218	8,6	4,1	106	43.050	A4 AVANT 2.0 TDI 190cv S tronic	1986/4/A	190(140)	40,8(400)	231	7,9	4,2	109									
31.400	A3 SPORTBACK 2.0 TDI 150cv Cl. D. quattro Attr.	1986/4/I	150(110)	34,7(340)	214	8,3	4,7	122	43.260	A4 AVANT 2.0 TDI 190cv ultra S tronic	1986/4/A	190(140)	40,8(400)	210	7,7	4,1	106									
31.600	A3 SPORTBACK 2.0 TDI 150cv Cl. D. Str. Attr.	1986/4/A	150(110)	34,7(340)	218	8,3	4,0	116	45.650	A4 AVANT 2.0 TDI 190cv S tr. q.	1986/4/I	190(140)	40,8(400)	230	7,4	4,5	116									
32.200	A3 SPORTBACK 2.0 TDI 184cv Clean D. Attr.	1986/4/A	184(135)	38,7(380)	234	7,4	4,2	110	47.300	A4 AVANT 3.0 TDI 218cv S tronic	2967/6/A	218(160)	40,8(400)	245	6,7	4,4	114									
36.400	A3 SPORTBACK 2.0 TDI 184cv S tr. quattro Attr.	1986/4/I	184(135)	38,7(380)	230	6,9	4,9	129	49.900	A4 AVANT 3.0 TDI 218cv S tr. q.	2967/6/I	218(160)	40,8(400)	245	6,4	4,6	119									
40.500	A3 SPORTBACK 1.4 TFSI e-tron Str. Ambition	1395/4/A	204(150)	35,7(350)	222	7,6	1,5	35	51.900	A4 AVANT 3.0 TDI 272cv Tiptronic q.	2967/6/I	272(200)	61,2(600)	250	5,4	5,1	134									
A3 SEDAN																										
27.700	A3 SEDAN 1.4 TFSI Attraction	1395/4/A	125(92)	20,4(200)	212	9,4	5,1	119	38.350	A5 SPORTBACK 1.8 TFSI	1798/4/A	177(130)	32,6(320)	231	8,2	6,4	148									
29.900	A3 SEDAN 1.4 TFSI S tronic Attraction	1395/4/A	125(92)	20,4(200)	212	9,3	4,9	114	40.550	A5 SPORTBACK 1.8 TFSI S tronic	1798/4/A	177(130)	32,6(320)	221	8,4	6,4	149									
28.700	A3 SEDAN 1.4 TFSI cyl. on dem. ultra Attraction	1395/4/A	150(110)	25,5(250)	224	8,2	4,7	109	44.700	A5 SPORTBACK 2.0 TFSI	1984/4/A	230(169)	35,7(350)	250	7,0	6,5	149									
30.900	A3 SEDAN 1.4 TFSI cyl. on dem. ultra Str. Attr.	1395/4/A	150(110)	25,5(250)	224	8,2	4,7	109	46.900	A5 SPORTBACK 2.0 TFSI Multitronic	1984/4/A	230(169)	35,7(350)	237	7,2	6,4	149									
30.200	A3 SEDAN 1.8 TFSI Attraction	1798/4/A	180(132)	25,5(250)	242	7,2	5,8	135	47.300	A5 SPORTBACK 2.0 TFSI quattro	1984/4/I	230(169)	35,7(350)	246	6,5	7,1	164									
32.400	A3 SEDAN 1.8 TFSI S tronic Attraction	1798/4/A	180(132)	25,5(250)	235	7,3	5,6	129	49.500	A5 SPORTBACK 2.0 TFSI S tronic quattro	1984/4/I	230(169)	35,7(350)	246	6,5	7,2	166									
34.400	A3 SEDAN 1.8 TFSI S tronic quattro Attraction	1798/4/A	180(132)	25,5(250)	235	6,8	6,6	152	54.250	A5 SPORTBACK 3.0 V6 TFSI Multitronic	2995/6/I	272(200)	40,8(400)	250	6,0	7,7	178									
41.150	S3 SEDAN 2.0 TFSI quattro	1984/4/I	301(221)	38,7(380)	250	5,3	7,0	162	54.500	A5 SPORTBACK 3.0 V6 TFSI S tronic quattro	2995/6/I	333(245)	44,9(440)	250	5,1	7,7	179									
43.350	S3 SEDAN 2.0 TFSI S tronic quattro	1984/4/I	301(221)	38,7(380)	250	4,9	6,9	159	54.500	A5 SPORTBACK 3.0 V6 TFSI Multitronic	2995/6/I	333(245)	44,9(440)	250	4,9	6,6	159									
28.100	A3 SEDAN 1.6 TDI Cl. D. Attraction	1598/4/A	110(81)	25,5(250)	203	10,7	3,8	99	54.500	A5 SPORTBACK 2.0 TDI 163cv Ultra	1986/4/A	163(120)	40,8(400)	221	8,6	4,3	111									
28.500	A3 SEDAN 1.6 TDI ultra Attraction	1598/4/A	110(81)	25,5(250)	203	10,7	3,3	88	41.900	A5 SPORTBACK 2.0 TDI 190cv	1986/4/A	190(140)	40,8(400)	238	7,8	4,6	119									
30.100	A3 SEDAN 1.6 TDI Clean Diesel quattro Attr.	1598/4/I	110(81)	25,5(250)	196	11,2	4,8	130	44.100	A5 SPORTBACK 2.0 TDI 190cv Multitronic	1986/4/A	190(140)	40,8(400)	230	7,8	4,5	119									
30.300	A3 SEDAN 1.6 TDI Cl. D. Str. Attraction	1598/4/A	110(81)	25,5(250)	203	10,7	3,9	102	44.500	A5 SPORTBACK 2.0 TDI 190cv quattro	1986/4/I	190(140)	40,8(400)	235	7,5	4,9	128									
30.700	A3 SEDAN 2.0 TDI 150cv Cl. D. Attraction	1986/4/A	150(110)	34,7(340)	224	8,6	4,0	105	46.700	A5 SPORTBACK 2.0 TDI 190cv S tronic quattro	1986/4/I	190(140)	40,8(400)	232	7,4	5,1	135									
32.700	A3 SEDAN 2.0 TDI 150cv Cl. D. quattro Attr.	1986/4/I	150(110)	34,7(340)	220	8,3	4,7	122	50.000	A5 SPORTBACK 3.0 V6 TD1218cv S tronic quattro	2967/6/I	218(160)	51,0(500)	240	6,4	6,1	159									
32.900	A3 SEDAN 2.0 TDI 150cv Cl. D. S tronic Attr.	1986/4/A	150(110)	34,7(340)	224	8,3	4,4	115	54.650	A5 SPORTBACK 3.0 V6 TD1245cv S tr. quattro	2967/6/I	245(180)	51,0(500)	250	5,9	5,7	149									
33.500	A3 SEDAN 2.0 TDI 184cv Cl. D. Attr.	1986/4/I	184(135)	38,7(380)	241	7,4	4,2	110	A5 COUPE'																	
37.700	A3 SEDAN 2.0 TDI 184cv Cl. D. Str. quattro Attr.	1986/4/I	184(135)	38,7(380)	237	6,9	4,9	128	39.050	A5 COUPE' 1.8 TFSI	1798/4/A	177(130)	32,6(320)	231	7,9	6,1	142									
39.250	A3 SEDAN 2.0 TDI Cl. D. Str. Attraction	1986/4/A	150(110)	34,7(340)	224	8,8	4,7	122	41.250	A5 COUPE' 1.8 TFSI Multitronic	1798/4/A	177(130)	32,6(320)	229	8,2	6,2	144									
39.500	A3 SEDAN 2.0 TDI Cl. D.																									

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Acceler. 0-100 (sec.)	Cons. inizio (l/100 km)	CO ₂ (g/km)	PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Acceler. 0-100 (sec.)	Cons. inizio (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
- A4 1.6 (7/1995) - A4 1.8 T quattro (2/1996) - A4 2.0 20v (12/2001) - A4 2.0 TD (3/2008) - A4 2.5 TD quattro (T) (1/1999) - A4 Allroad 3.0 TD S tronic quattro (10/2009) - A4 Avant 1.8 (6/1996) - A4 Avant 1.9 TD 130 Cv (11/2001) - A4 Avant 2.5 TD quattro (6/2002) - A4 Avant 3.0 TD F10 Tiptronic quattro (4/2005) - A4 Cabriolet 3.0 V6 (10/2002) - A6 1.8 T (TC) (12/1997) - A6 2.5 TD Multitronic (2/2002) - A6 2.5 TD V6 (T) (8/1998) - A6 2.8 30v (8/1997) - A6 3.0 TD quattro (6/2004) - A6 3.2 FSi quattro Tiptronic (6/2005) - A6 Allroad 3.0 TD quattro (9/2007) - A6 Avant 1.8 T quattro (12/1998) - A6 Avant 2.5 TD 180 Cv (5/2000) - A6 Avant 2.5 TD quattro (9/1995) - Allroad 2.7 T (9/2000) - Coupe 1.8 (8/1990) - 05 2.0 TD (6/2009) - 07 3.0 TD (5/2006) - R8 R tronic (1/2008) - RS4 (1/2001) - RS6 Avant (11/2002) - S3 1.8 (T) (11/1999) - S3 2.0 (7/2007) - S4 2.6 (T) (2/1999) - S4 Avant (10/1992) - TT 1.8 T quattro 180 Cv (7/1999) - TT 3.2 V6 quattro (2/2007) - TT Roadster 225 Cv (5/2002) - TT Roadster 225 Cv (10/2000) - V8 Automotiva (12/1991)																			
ANCHE TRE CILINDRI		<p>► Con la nuova gamma fa il suo esordio il motore 3 cilindri 1.5 a benzina da 136 Cv, che equipaggia la 318i.</p> <p>► Per i td i livelli di potenza sono compresi fra 116 e 335 Cv</p>																	
SERIE 3																			
BMW Numero verde 800 - 84.10.54																			
SERIE 1																			
Lungh. 433 - Largh. 177 - Alt. 142 Bagagliaio (360-1200)																			
23.900 116i 5p	1499/3/P	109(80)	18,3(180)	195	10,9	5,3	123				31.100 216d Gran Tourer Advantage	1496/3/A	116(85)	27,5(270)	192	11,1	3,9	104	
25.900 118i 5p	1598/4/P	136(100)	22,4(220)	210	8,5	5,6	129			31.550 218d Gran Tourer	1995/4/A	150(110)	33,6(330)	205	9,3	4,3	114		
29.950 120i Advantage 5p	1598/4/P	177(130)	25,5(250)	225	7,4	5,8	136			33.200 218d Gran Tourer Advantage	1995/4/A	150(110)	33,6(330)	205	9,3	4,3	114		
38.300 125i M Sport 5p	1997/4/P	218(160)	31,6(310)	243	6,2	6,3	148			36.800 220d Gran Tourer Advantage	1995/4/A	190(140)	40,8(400)	222	7,9	4,5	119		
46.500 M135i 5p	2979/6/P	326(240)	45,9(450)	250	4,9	7,5	175			41.050 220d xDrive Gran Tourer Advantage	1995/4/I	190(140)	40,8(400)	218	7,5	4,4	128		
48.500 M135i xDrive 5p	2979/6/I	326(240)	45,9(450)	250	4,7	7,8	182												
26.100 116d 5p	1496/3/P	116(85)	27,5(270)	200	10,3	3,9	103												
26.100 116d Efficient Dynamics 5p	1496/3/P	116(85)	27,5(270)	195	10,4	3,4	89												
25.300 114d 5p	1598/4/P	95(70)	24,0(235)	185	12,2	4,1	109												
29.950 118d Advantage 5p	1995/4/P	150(110)	32,6(320)	212	8,3	4,1	109												
31.950 118d xDrive Advantage 5p	1995/4/I	150(110)	32,6(320)	210	8,4	4,3	113												
33.850 120d Advantage 5p	1995/4/P	190(140)	40,8(400)	228	7,1	4,1	108												
37.850 120d xDrive Advantage 5p	1995/4/P	190(140)	40,8(400)	222	6,8	4,3	113												
40.100 125d M Sport 5p	1995/4/P	224(165)	45,9(450)	240	6,3	4,3	114												
SERIE 2 COUPE'																			
Lungh. 443 - Largh. 177 - Alt. 142 Bagagliaio (390-)																			
28.500 218i Coupé	1499/3/P	136(100)	22,4(220)	210	8,8	5,1	119			33.250 318i Touring	1499/3/P	136(100)	22,4(220)	210	9,2	5,4	126		
30.050 218i Advantage Coupé	1499/3/P	136(100)	22,4(220)	210	8,8	5,1	119			50.750 340i xDrive Touring	2998/6/P	326(240)	45,9(450)	250	5,1	6,8	158		
32.900 220i Advantage Coupé	1997/4/P	184(135)	27,5(270)	235	7,0	6,1	142			53.450 340i xDrive Touring	2998/6/I	326(240)	45,9(450)	250	5,0	7,2	168		
44.100 228i M Sport Coupé	1997/4/P	245(180)	35,7(350)	250	5,8	6,6	154			33.100 316d Touring	1995/4/P	116(85)	27,5(270)	200	11,2	4,1	109		
51.400 M235i Coupé	2979/6/P	326(240)	45,9(450)	250	5,0	8,1	189			37.500 318d Touring	1995/4/P	150(110)	32,6(320)	210	8,9	4,3	112		
53.400 M235i xDrive Coupé	2979/6/I	326(240)	45,9(450)	250	4,6	7,8	182			40.100 320d xDrive Touring	1995/4/I	150(110)	32,6(320)	208	9,2	4,7	123		
62.400 M2 Coupé	2979/6/P	370(272)	47,4(465)	250	4,5	8,5	199			40.000 320d Touring	1995/4/P	190(140)	40,8(400)	220	7,8	4,6	120		
33.900 218d Advantage Coupé	1995/4/P	150(110)	32,6(320)	213	8,4	4,0	106			42.600 320d xDrive Touring	1995/4/I	190(140)	40,8(400)	228	7,6	4,9	128		
35.750 220d Advantage Coupé	1995/4/P	190(140)	40,8(400)	230	7,1	4,1	107			43.250 325d Touring	1995/4/P	218(160)	45,9(450)	238	6,9	5,1	134		
39.900 220d xDrive Advantage Coupé	1995/4/I	190(140)	40,8(400)	225	6,9	4,3	113			48.700 330dA Touring	2993/6/P	258(190)	57,1(560)	250	5,6	5,1	135		
44.950 225d M Sport Coupé	1995/4/P	224(165)	45,9(450)	243	6,2	4,5	121			51.300 330d xDrive Touring	2993/6/I	258(190)	57,1(560)	250	5,4	5,4	142		
SERIE 2 ACTIVE TOURER											54.850 335d xDrive Touring	2993/6/I	313(230)	64,2(630)	250	4,9	5,6	148	
Lungh. 434 - Largh. 180 - Alt. 156 Bagagliaio (468-1510)																			
26.950 218i Active Tourer	1499/3/A	136(100)	22,4(220)	205	9,2	5,1	118												
28.900 218i Active Tourer Advantage	1499/3/A	136(100)	22,4(220)	205	9,2	5,1	118												
32.000 220i Active Tourer Advantage	1998/4/A	192(141)	28,5(280)	230	7,5	6,0	140												
39.800 225i Aut. Active Tourer Advantage	1998/4/A	231(170)	35,7(350)	240	6,6	5,9	138												
41.800 225i xDrive Aut. Active Tourer Adv.	1998/4/I	231(170)	35,7(350)	237	6,3	6,5	151												
26.700 214d Active Tourer	1496/3/A	95(70)	22,4(220)	195	12,9	3,8	99												
28.650 214d Active Tourer Advantage	1496/3/A	95(70)	22,4(220)	185	12,9	3,8	99												
27.850 216d Active Tourer	1496/3/A	116(85)	27,5(270)	194	10,6	3,9	102												
29.800 216d Active Tourer Advantage	1496/3/A	116(85)	27,5(270)	194	10,6	3,9	102												
29.950 218d Active Tourer	1995/4/A	150(110)	33,6(330)	208	8,9	4,2	111												
31.900 218d Active Tourer Advantage	1995/4/A	150(110)	33,6(330)	208	8,9	4,2	111												
35.500 220d Active Tourer Advantage	1995/4/A	190(140)	40,8(400)	227	7,6	4,5	117												
39.750 220d xDrive Aut. Active Tourer Adv.	1995/4/I	190(140)	40,8(400)	223	7,3	4,7	124												
SERIE 2 GRAN TOURER																			
Lungh. 456 - Largh. 180 - Alt. 164 Bagagliaio (645-1905)																			
26.900 216i Gran Tourer	1499/3/A	102(75)	18,3(180)	185	11,9	5,3	124												
28.550 216i Gran Tourer Advantage	1499/3/A	102(75)	18,3(180)	185	11,9	5,3	124												
28.550 218i Gran Tourer	1499/3/A	136(100)	22,4(220)	205	9,5	5,1	119												
30.200 218i Gran Tourer Advantage	1499/3/A	136(100)	22,4(220)	205	9,5	5,1	119												
33.300 220i Gran Tourer Advantage	1998/4/A	192(141)	28,5(280)	223	7,7	6,2	144												
28.300 214d Gran Tourer	1496/3/A	95(70)	22,4(220)	180	13,5	3,9	104												
29.950 214d Gran Tourer Advantage	1496/3/A	95(70)	22,4(220)	180	13,5	3,9	104												
29.450 216d Gran Tourer	1496/3/A	116(85)	27,5(270)	192	11,1	3,9	104												
SERIE 2 CABRIO																			
Lungh. 443 - Largh. 177 - Alt. 142 Bagagliaio (380-1235)																			
31.100 216d Gran Tourer Advantage	1496/3/A	116(85)	27,5(270)	192	11,1	3,9	104												
31.550 218d Gran Tourer	1995/4/A	150(110)	33,6(330)	205	9,3	4,3	114												
33.200 218d Gran Tourer Advantage	1995/4/A	150(110)	33,6(330)	205	9,3	4,3	114												
36.800 220d Gran Tourer Advantage	1995/4/A	190(140)	40,8(400)	222	7,9	4,5	119												
41.050 220d xDrive Gran Tourer Advantage	1995/4/I	190(140)	40,8(400)	218	7,6	4,9	128												
SERIE 3 BERLINA																			
Lungh. 453 - Largh. 177 - Alt. 142 Bagagliaio (360-1200)																			
31.150 318i	1499/3/P	136(100)	22,4(220)	210	8,8	5,1	119												
37.500 320i	1997/4/P	136(100)	22,4(220)	210	8,9	5,1	119												
41.600 328i	2018/4/P	136(100)	22,4(220)	210	8,5	5,6	129												
46.850 340i	2018/4/P	136(100)																	

Listino del nuovo

PREZZO chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 sec.	Consumo misto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
51.600	420d xDrive Coupé M Sport	1995/4/l	190(140)	40,8(400)	236	7,4	4,4	117	
52.450	420d xDrive Coupé Luxury	1995/4/l	190(140)	40,8(400)	236	7,4	4,4	117	
48.450	425d Coupé Advantage	1995/4/P	218(160)	45,9(450)	247	6,7	5,0	131	
55.200	430dA Coupé Advantage	2993/6/P	258(190)	57,1(560)	250	5,5	4,9	129	
57.800	430dA xDrive Coupé	2993/6/l	258(190)	57,1(560)	250	5,2	5,2	137	
60.650	435dA xDrive Coupé Advantage	2993/6/l	313(230)	64,2(630)	250	4,7	5,4	143	

SERIE 4 CABRIO

Lungh. 464 - Largh. 183 - Alt. 138 Bagagliaio (220-370)

55.250	428i Cabrio Advantage	1997/4/P	245(180)	35,7(350)	250	6,4	6,8	159	
64.250	435i xDrive Cabrio Advantage	2979/6/l	306(225)	40,8(400)	250	5,6	8,5	199	
86.100	M4 Cabrio	2979/6/P	431(317)	56,1(550)	250	4,6	9,1	213	
50.650	420d Cabrio	1995/4/P	190(140)	40,8(400)	235	8,1	4,8	127	
53.200	420d Cabrio Advantage	1995/4/P	190(140)	40,8(400)	235	8,1	4,8	127	
56.550	425d Cabrio Advantage	1995/4/P	218(160)	45,9(450)	241	7,3	5,2	138	
62.350	430dA Cabrio Advantage	2993/6/P	258(190)	57,1(560)	250	5,9	5,3	139	
66.750	435dA xDrive Cabrio Advantage	2993/6/l	313(230)	64,2(630)	250	5,2	5,7	151	

SERIE 5 BERLINA

Lungh. 491 - Largh. 186 - Alt. 146 Bagagliaio (520--)

44.950	520i	1997/4/P	184(135)	27,5(270)	235	7,9	6,4	149	
54.150	528i xDrive	1997/4/l	245(180)	35,7(350)	250	6,3	6,4	149	
59.700	535i xDrive	2979/6/l	306(225)	40,8(400)	250	5,6	7,6	178	
83.050	550i xDrive	4395/8/l	449(330)	66,3(650)	250	4,4	9,2	214	
109.950	M5	4395/8/P	560(412)	69,3(680)	250	4,3	9,9	231	
44.300	518d	1995/4/P	150(110)	36,7(360)	218	9,5	4,3	114	
46.800	520d	1995/4/P	190(140)	40,8(400)	236	7,9	4,3	114	
51.750	520d xDrive	1995/4/l	190(140)	40,8(400)	230	7,9	5,1	133	
50.550	525d	1995/4/P	218(160)	45,9(450)	248	7,0	4,9	129	
55.500	525d xDrive	1995/4/l	218(160)	45,9(450)	240	7,0	5,1	133	
54.800	530dA	2993/6/P	258(190)	55,0(540)	250	5,8	5,1	134	
57.500	530d xDrive	2993/6/l	258(190)	57,1(560)	250	5,7	5,4	142	
61.450	535dA	2993/6/P	313(230)	64,2(630)	250	5,3	5,3	138	
64.150	535d xDrive	2993/6/l	313(230)	64,2(630)	250	5,1	5,6	147	
89.150	M550d xDrive	2993/6/l	381(280)	75,4(740)	250	4,7	6,2	162	
66.250	Active Hybrid 5	2979/6/P	306(225)	40,8(400)	250	5,9	6,4	149	

SERIE 5 TOURING

Lungh. 491 - Largh. 186 - Alt. 146 Bagagliaio (560-1670)

47.500	520i Touring	1997/4/P	184(135)	27,5(270)	226	8,3	6,7	157	
56.700	528i xDrive Touring	1997/4/l	245(180)	35,7(350)	244	6,6	6,4	149	
62.250	535i xDrive Touring	2979/6/l	306(225)	40,8(400)	250	5,7	8,1	188	
82.500	550i Touring	4395/8/P	449(330)	66,3(650)	250	4,7	8,8	206	
46.850	518d Touring	1995/4/P	150(110)	36,7(360)	210	9,9	4,7	122	
49.350	520d Touring	1995/4/P	190(140)	40,8(400)	229	8,1	4,6	122	
54.200	520d xDrive Touring	1995/4/l	190(140)	40,8(400)	220	8,2	5,1	133	
53.100	525d Touring	1995/4/P	218(160)	45,9(450)	240	7,2	5,2	136	
58.050	525d xDrive Touring	1995/4/l	218(160)	45,9(450)	231	7,3	5,4	142	
57.350	530dA Touring	2993/6/P	258(190)	55,0(540)	250	5,9	5,3	139	
60.050	530d xDrive Touring	2993/6/l	258(190)	57,1(560)	248	5,9	5,7	149	
64.000	535dA Touring	2993/6/P	313(230)	64,2(630)	250	5,4	5,5	144	
66.700	535d xDrive Touring	2993/6/l	313(230)	64,2(630)	250	5,3	5,9	154	
91.700	M550d xDrive Touring	2993/6/l	381(280)	75,4(740)	250	4,9	6,3	166	

SERIE 5 GT

Lungh. 500 - Largh. 190 - Alt. 156 Bagagliaio (500-1700)

64.000	535i GT	2979/6/P	306(225)	40,8(400)	250	6,1	8,2	192	
66.800	535i xDrive GT	2979/6/l	306(225)	40,8(400)	250	6,1	8,5	199	
90.800	550i GT	4395/8/P	449(330)	66,3(650)	250	5,0	9,2	214	
92.600	550i xDrive GT	4395/8/l	449(330)	66,3(650)	250	4,8	9,6	224	
57.050	520d GT	1995/4/P	184(135)	38,7(380)	215	8,9	5,5	144	
64.200	530d GT	2993/6/P	258(190)	57,1(560)	246	6,2	5,8	153	
67.000	530d xDrive GT	2993/6/l	258(190)	57,1(560)	243	6,2	6,2	163	
69.550	535d GT	2993/6/P	313(230)	64,2(630)	250	5,7	5,9	154	
72.300	535d xDrive GT	2993/6/l	313(230)	64,2(630)	250	5,6	6,4	168	

SERIE 6 GRAN COUPE'

Lungh. 501 - Largh. 189 - Alt. 139 Bagagliaio (460-1265)

86.500	640i Gran Coupé	2979/6/P	320(235)	45,9(450)	250	5,4	7,5	174	
90.000	640i xDrive Gran Coupé	2979/6/l	320(235)	45,9(450)	250	5,3	7,9	184	
102.850	650i Gran Coupé	4395/8/P	449(330)	66,3(650)	250	4,6	8,6	199	
106.300	650i xDrive Gran Coupé	4395/8/l	449(330)	66,3(650)	250	4,4	9,2	215	
139.700	M6 Gran Coupé	4395/8/P	560(412)	69,3(680)	250	4,2	9,9	231	
91.400	640d Gran Coupé	2993/6/P	313(230)	64,2(630)	250	5,4	5,4	143	
94.850	640d xDrive Gran Coupé	2993/6/l	313(230)	64,2(630)	250	5,2	5,6	149	

SERIE 6 COUPE'

Lungh. 489 - Largh. 189 - Alt. 137 Bagagliaio (460--)

84.500	640i Coupé	2979/6/P	320(235)	45,9(450)	250	5,3	7,4	177	
87.900	640i xDrive Coupé	2979/6/l	320(235)	45,9(450)	250	5,2	7,9	183	
99.150	650i Coupé	4395/8/P	449(330)	66,3(650)	250	4,6	8,6	199	
102.600	650i xDrive Coupé	4395/8/l	449(330)	66,3(650)	250	4,4	9,2	213	
135.000	M6 Coupé	4395/8/P	560(412)	69,3(680)	250	4,2	9,9	231	
89.400	640d Coupé	2993/6/P	313(230)	64,2(630)	250	5,3	5,2	139	
92.850	640d xDrive Coupé	2993/6/l	313(230)	64,2(630)	250	5,2	5,5	146	

PREZZO chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 sec.	Consumo misto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
93.850	640i Cabrio	2979/6/P	320(235)	45,9(450)	250	5,5	7,6	176	
97.300	640i xDrive Cabrio	2979/6/l	320(235)	45,9(450)	250	5,4	8,0	187	
108.450	650i Cabrio	4395/8/P	449(330)	66,3(650)	250	4,6	8,9	208	
111.900	650i xDrive Cabrio	4395/8/l	449(330)	66,3(650)	250	4,5	9,3	217	
143.000	M6 Cabrio	4395/8/P	560(412)	69,3(680)	250	4,3	10,3	239	
98.800	640d Cabrio	2993/6/P	313(230)	64,2(630)	250	5,5	5,4	144	
102.250	640d xDrive Cabrio	2993/6/l	313(230)	64,2(630)	250	5,4	5,6	149	

SERIE 6 CABRIO

Lungh. 489 - Largh. 189 - Alt. 137 Bagagliaio (300-350)						
2979/6/P	320(235)	45,9(450)	250	5,5	7,6	176
2979/6/l	320(235)	45,9(450)	250	5,4	8,0	187
4395/8/l	449(330)	66,3(650)	250	4,6	8,9	208
4395/8/l	449(330)	66,3(650)	250	4,5	9,3	217
4395/8/l	560(412)	69,3(680)	250	4,3	10,3	239
2993/6/P	313(230)	64,2(630)	250	5,5	5,4	144
2993/6/l	313(230)	64,2(630)	250	5,4	5,6	149

SERIE 7

Lungh. 510 - Largh. 190 - Alt. 148 Bagagliaio (505--)
</tbl

MODELLO E VERSIONE											
PREZZO (chiavi in mano)		Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Acceler. 0-100 (sec.)	Cons. inizio (l/100 km)	CO ₂ (g/km)		
41.150	i3 Range Extender	647/2/P	170(125)	25,5(250)	150	7,9	0,6	13			
	I8	Lungh. 469 - Largh. 194 - Alt. 129 Bagagliaio (154-)									
139.650	I8	1499/3/I	231(170)	32,6(320)	250	4,4	2,1	49			

LEGGI LE NOSTRE PROVE In listino: 120d Steptronic Urban (11/2011) - 125d 3p M Sport Steptronic (11/2012) - 320d GT Steptronic Luxury (9/2013) - 320d Steptronic Luxury (4/2012) - 330d Touring Sport (12/2012) - 420 d Cabrio (5/2014) - 420d Cabrio (5/2014) - 420d Coupé Steptronic Sport (12/2013) - 530d Touring Steptronic Sport Futura (11/2010) - 640d Futura (1/2012) - 640d Gran Coupé Futura (9/2012) - 640i Cabrio (6/2011) - 740d Eccelsa (2/2013) - i8 (11/2014) - M4 (8/2014) - M550d xDrive Touring (7/2012) - X3 xDrive 20d Futura (1/2011) - X4 (10/2014) - X5 M50 d (4/2014) - **Fuori listino:** 120d Futura (11/2004) - 120d Futura 3p (9/2007) - 120i Attiva (5/2005) - 123d Coupé M sport (2/2008) - 125i Cabrio Futura (5/2008) - 130i (3/2006) - 316i TI Compact (10/2001) - 316i (4/1992) - 316i 1.9 (T) (4/1999) - 316i Compact (9/1994) - 316i Coupe (6/1994) - 316i Touring (T) (10/1998) - 318 IS (2/1995) - 318i IS Coupé (7/1993) - 318 IS Racing (10/1994) - 318 TDS (8/1995) - 318 TDS Compact (8/1996) - 318 TDS Touring (12/1995) - 318 TI (5/1995) - 318 TI Compact (T) (9/1997) - 318i (4/2002) - 318i (12/2001) - 318i (2/1991) - 318i 4p (12/2001) - 318i Cabriolet (7/1994) - 318i (2/1988) - 320 Cd (1/2004) - 320 Ci (4/2004) - 320 TD Compact (12/2001) - 320d (T) (10/1998) - 320d 150 Cv 4p (3/2002) - 320d Coupé Steptronic Futura (8/2010) - 320d Eletta (4/2005) - 320e Touring Futura (11/2005) - 320d xDrive Futura (1/2009) - 320i (TC) (1/1999) - 320i 24v (6/1991) - 320i Cabriolet (7/1994) - 320i Coupé (11/1992) - 320i L (7/1989) - 323 Ci Cabrio (8/0000) - 323 TI Compact (T) (5/1998) - 324 TD (7/1988) - 324 TD Touring (3/1991) - 325 IX (4x4) (6/1986) - 325 TD (6/1992) - 325 TD (12/1994) - 325i Coupé Eletta (11/2006) - 325i SMG (6/2002) - 328 Ci (7/1999) - 328i (7/1998) - 328i Cabrio (11/1995) - 328i Touring (12/1999) - 330 Ca (8/2003) - 330d (6/0000) - 330d Coupé (11/2007) - 330d Touring (6/2002) - 330i (11/0000) - 335i Cabrio Steptronic Futura (8/2007) - 335i Touring MSport (3/2007) - 518i (10/1993) - 520d (10/0000) - 520i (10/1988) - 520i (9/1993) - 520i (3/1997) - 520i (8/2003) - 520i (5/1994) - 520i 24v (11/1990) - 520i Automatica (8/1991) - 520i Touring (5/1994) - 520i Touring (9/1992) - 520i Touring (T) (12/1997) - 520i Touring Futura (5/2001) - 524 DT (4/1991) - 525 TD (11/1993) - 525 TDS (5/1992) - 525 TDS (7/1994) - 525 TDS Touring Automatica (4/1993) - 525d Touring Steptronic (7/2004) - 525ix Touring (2/1993) - 528i (TC) (1/0000) - 530d Gran Turismo Futura (12/2009) - 530d Steptronic Eletta (10/2003) - 530d Steptronic Sport Futura (5/2010) - 530d Touring (T) (2/1999) - 530i Touring (9/1993) - 530i V8 (8/1993) - 530xi Touring (1/2006) - 535d Touring Eccelsa (1/2005) - 540 Touring (T) (3/1998) - 540i (6/1997) - 630i (2/2005) - 645 Ci (2/2004) - 645 Ci Cabrio (6/2004) - 725 TD (10/1996) - 730d (12/2002) - 730d Coupé (3/2009) - 730d Futura (7/2005) - 730i (12/1987) - 735i (1/2002) - 735i Kat (4/1990) - 740d (8/0000) - 740i (3/1995) - 750i (3/1988) - 750i High Line (0/1992) - 760i (7/2003) - 840 Ci (3/1994) - 850i (12/1990) - M3 (3/2001) - M3 (6/1993) - M3 (T) (1/1997) - M3 3.2 Coupé (7/1996) - M3 3.2 SMG (T) (10/1997) - M3 4p (6/2008) - M3 Cabrio M DKG (7/2008) - M3 Coupé (10/2007) - M3 Coupé SMG II (4/2002) - M5 (4/2005) - M5 (6/1990) - M5 3.8 (9/1992) - M5 5.0 (T) (9/1999) - M5 Evolution (4/1995) - M6 (4/2005) - Serie 1 M Coupe (9/2011) - X1 eDrive 20d Steptronic Futura (1/2010) - X3 3.0 sd Futura (2/2007) - X3 3.0d Eletta (5/2004) - X3 3.0i (3/2004) - X5 3.0d (5/2007) - X5 3.0i (10/2001) - X5 3.0i (4/2004) - X5 3.0i (7/2001) - X5 3.0sd (4/2008) - X5 4.4 (7/0000) - X5 4.6is (7/2002) - X5 xDrive 40d (10/2010) - X6 xDrive 35d (8/2008) - X6 xDrive 35i (4/2009) - X6M (3/2010) - Z3 1.9 (5/1996) - Z3 1.9 (T) (9/1998) - Z3 2.8 (T) (9/1997) - Z3 M Coupé (12/1998) - Z3 M Roadster (T) (1/1998) - Z4 2.5i (6/2006) - Z4 3.0 (4/2003) - Z4 3.0si Coupé (12/2006) - Z4 sDrive 3.0i (7/2009) - Z4M (9/2006) - Z8 (9/0000)

CHEVROLET Numero verde 800 - 84.10.54 www.chevrolet.it

SPARK											
		Lungh. 364 - Largh. 160 - Alt. 152 Bagagliaio (170-568)									
9.952	SPARK 1.0 LS	995/4/A	68 (50)	9,5 (93)	154	15,5	5,1	119			
11.146	SPARK 1.0 LT	995/4/A	68 (50)	9,5 (93)	154	15,5	5,1	119			
11.474	SPARK 1.0 GPLLLS	995/4/A	68 (50)	9,5 (93)	154	15,5	6,8	110			
12.669	SPARK 1.0 GPLLTT	995/4/A	68 (50)	9,5 (93)	154	15,5	6,8	110			
AUTO		Lungh. 404 - Largh. 174 - Alt. 152 Bagagliaio (290-653)									
11.444	AVE01.2LS5p	1229/4/A	86 (63)	11,7 (115)	171	13,4	5,5	129			
12.744	AVE01.2LT5p	1229/4/A	86 (63)	11,7 (115)	171	13,4	5,5	129			
14.408	AVE01.2GPLLSS5p	1229/4/A	86 (63)	11,7 (115)	171	13,4	5,5	119			
14.267	AVE01.3Diesel75cvLT5p	1248/4/A	75 (55)	19,4 (190)	163	14,2	3,8	99			
15.966	AVE01.3Diesel95cvLTZ5p	1248/4/A	95 (70)	21,4 (210)	174	12,6	4,1	108			
CRUZE		Lungh. 451 - Largh. 180 - Alt. 148 Bagagliaio (410-653)									
19.756	CRUZE 1.8 GPLLT5p	1796/4/A	141 (104)	179,1 (176)	200	10,1	9,0	146			
20.109	CRUZE 1.8 GPLLT4p	1796/4/A	141 (104)	179,1 (176)	200	10,2	8,5	139			
20.260	CRUZE 1.7 Diesel LT5p	1686/4/A	131 (96)	30,6 (300)	200	10,2	4,5	117			
20.613	CRUZE 1.7 Diesel LT4p	1686/4/A	131 (96)	30,6 (300)	200	10,0	4,5	117			
CRUZE SW		Lungh. 468 - Largh. 180 - Alt. 148 Bagagliaio (500-1478)									
18.647	CRUZE 1.6 LT SW	1598/4/A	124 (91)	15,8 (155)	191	12,6	6,4	151			
21.218	CRUZE 1.7 Diesel LT SW	1686/4/A	131 (96)	30,6 (300)	200	10,4	4,5	119			
ORLANDO		Lungh. 465 - Largh. 184 - Alt. 163 Bagagliaio (89-1499)									
23.507	ORLANDO 1.8 GPLLT	1796/4/A	141 (104)	179,1 (176)	190	12,2	9,5	154			
23.688	ORLANDO 2.0 diesel 131cv LT	1998/4/A	131 (96)	32,1 (315)	180	10,3	6,0	159			
26.299	ORLANDO 2.0 diesel 163cv LTZ	1998/4/A	163 (120)	36,7 (360)	195	10,0	6,0	159			
CAPTIVA		Lungh. 467 - Largh. 187 - Alt. 176 Bagagliaio (97-1577)									
29.667	CAPTIVA 2.2 Diesel 163cv 2WD LT	2231/4/A	163 (120)	35,7 (350)	189	9,9	6,4	170			
35.585	CAPTIVA 2.2 Diesel 184cv 4WD LTZ	2231/4/I	184 (135)	40,8 (400)	200	9,6	6,4	170			
36.896	CAPTIVA 2.2 Diesel 184cv aut. 4WD LTZ	2231/4/I	184 (135)	40,8 (400)	192	10,1	7,9	208			
TRAX		Lungh. 425 - Largh. 178 - Alt. 167 Bagagliaio (356-785)									
21.218	TRAX 1.4 Turbo FWD LT	1364/4/A	140 (103)	20,4 (200)	194	9,5	6,0	139			

PREZZO (chiavi in mano)		MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Acceler. 0-100 (sec.)	Cons. inizio (l/100 km)	CO ₂ (g/km)	
23.235	TRAX 1.4 Turbo AWD LT	1364/4/I	140 (103)	20,4 (200)	194	9,8	6,4	149			
19.302	TRAX 1.6 FWD LS	1598/4/A	116 (85)	15,8 (155)	174	12,3	6,5	153			
22.731	TRAX 1.7 Diesel FWD LT	1686/4/A	131 (96)	30,6 (300)	186	9,6	4,5	120			
23.336	TRAX 1.7 Diesel automatica FWD LT	1686/4/A	131 (96)	30,6 (300)	182	10,5	5,3	139			
24.747	TRAX 1.7 Diesel AWD LT	1686/4/I	131 (96)	30,6 (300)	184	9,4	4,9	129			

LEGGI LE NOSTRE PROVE In listino: Camaro Coupé (12/2013) - Fuori listino: Camaro Z28 (T) (2/1999) - Captiva 2.0 VCDI 16V LTX (10/2006) - Captiva 2.2 VCDI Aut. 4WD LTZ (8/2011) - Corvette (1/2001) - Corvette Automatica (2/1998) - Corvette ZR1 (2/1994) - Cruze SW 1.7 Diesel 130 Cv LTZ (12/2012) - Epica LT 2.0 (8/2006) - Matiz 1.0 GPL SE Energy (5/2006) - Orlando 2.0 Diesel 163 Cv LTZ (4/2011) - Spark 1.2 Eco Logic LT (5/2010)

C4 CACTUS											
PREZZO (chiavi in mano)		MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Acceler. 0-100 (sec.)	Cons. inizio (l/100 km)	CO ₂ (g/km)	
9.950	C1 VTi 68 Live 3p	998/3/A	69 (51)	9,8 (96)	157	14,3	4,1	95			
10.450	C1 VTi 68 Live 5p	998/3/A	69 (51)	9,8 (96)	157	14,3	4,1	95			
11.350	C1 VTi 68 Feel 3p	998/3/A	69 (51)	9,8 (96)	157	14,3	4,1	95			
11.850	C1 VTi 68 Feel 5p	998/3/A	69 (51)	9,8 (96)	157	14,3	4,1	95			
11.600	C1 VTi 68 S&S Feel 3p	998/3/A	69 (51)	9,8 (96)	157	14,3	3,8	88			
12.100	C1 VTi 68 S&S Feel 5p	998/3/A	69 (51)	9,8 (96)	157	14,3	3,8	88			
11.850	C1 VTi 68 ETG Feel 3p	998/3/A	69 (51)	9,8 (96)	157	14,6	4,2	97			
12.350	C1 VTi 68 ETG Feel 5p	998/3/A	69 (51)	9,8 (96)	157	14,6	4,2	97			
11.850	C1 PureTech 82 Feel 3p	1199/3/A	82 (60)	11,8 (116)	170	10,9	4,3	99			
12.350	C1 PureTech 82 Feel 5p	1199/3/A	82 (60)	11,8 (116)	170	10,9	4,3	99			

C3 PICASSO											
PREZZO (chiavi in mano)		MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Acceler. 0-100 (sec.)	Cons. inizio (l/100 km)	CO ₂ (g/km)	
17.800	C3 PICASSO PureTech 110 Seduction	1199/3/A	110 (81)	20,9 (205)	186	10,7	5,0	115			
19.850	C3 PICASSO BlueHDi 100 Seduction	1598/4/A	99 (73)	25,9 (254)	179	12,1	3,9	101			

C4 PICASSO											
PREZZO (chiavi in mano)		MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Acceler. 0-100 (sec.)	Cons. inizio (l/100 km)	CO ₂ (g/km)	
26.450	C4 PICASSO BlueHDi 120 S&S Seduction	1560/4/A	120 (88)	30,6 (300)	189	11,3	3,8	100			

Listino del nuovo

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 sec.	Consumo misto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)	LEGGI LE NOSTRE PROVE In listino: C3 1.6 HDI 90 Cv Exclusive Style (1/2010) - C4 1.6 e-HDI Airdream Cmp-6 (3/2011) - C4 Aircross 1.8 HDI 4WD (10/2010) - C4 Cactus (9/2014) - C4 Picasso 1.6 e-HDI 115 Cv Intense (11/2013) - DS3 1.6 HDI 92 Cv So Chic (4/2010) - DS3 1.6 THP Sport Chic (7/2010) - DS3 Cabrio 1.6 THP Sport Chic (7/2013) - DS3 Racing (9/2011) - DS4 2.0 HDI Sport Chic (10/2011) - DS5 Hybrid4 Airdream Sport Chic (4/2012) - Fuori listino: 2 CV (12/1987) - AX 10 TE (1/1991) - AX 11 TRE (4/1987) - AX 14 TRD (3/1989) - AX 14 TRD (5/1990) - AX 4x4 cat (10/1992) - AX GT (5/1988) - AX GT (1/1992) - AX Ten (12/1992) - Berlingo 1.4 Multispace (7/1997) - Berlingo 2.0 HDI Multispace (2/2001) - BX 1.1 (1/1987) - BX 1.1 (57 Cv) - Club 6 (8/1990) - BX 17 T2Z Break (8/1991) - BX 19 GT (6/1985) - BX 2.0 16V (11/1987) - BX Athena cat (10/1992) - BX RD Break (3/1986) - BX TRX Turbo (90 Cv) (5/1988) - C1 1.0 Amic 1 (8/2005) - C2 1.4 HDI (11/2003) - C2 1.4 HDI Sensodrive (5/2004) - C2 1.6 16V VTS (2/2005) - C2 1.6 16V Stop & Start (6/2006) - C3 1.4 Exclusive (3/2003) - C3 1.4 HDI (6/2002) - C3 1.4 HDI 92 Cv Exclusive (4/2003) - C3 1.4 HDI City Suv (7/2004) - C3 1.6 Exclusive (9/2002) - C3 1.6 Pluriel (8/2003) - C3 Picasso 1.6 HDI (5/2009) - C4 1.6 HDI 5p (1/2005) - C4 Coupé 1.6 HDI 90 Cv (3/2005) - C4 Picasso 1.6 HDI 115 Cv (1/2007) - C4 Picasso 5 posti 1.6 HDI 16V Cmp-6 (6/2007) - C5 2.0 HDI 16V Exclusive (1/2005) - C5 2.2 HDI Break Exclusive (9/2001) - C5 2.2 HDI Exclusive (5/2001) - C5 2.2 HDI Fap Tourer Dynamique (12/2008) - C5 2.7 HDI Fap Exclusive (7/2008) - C6 2.7 HDI Fap C.A. Exclusive (2/2007) - Evasion 2.1 TD SX (TC) (1/1998) - Saxo 1.4 VTL (7/1996) - Saxo 1.5 5 SX (7/1997) - Saxo 1.6 VTS (4/1997) - Saxo 1.6 VTS (7/1998) - Saxo Electrique (11/1997) - Xantia 1.9 TD (11/1993) - Xantia 2.0 16V VSX (4/1995) - Xantia 2.0 HDI Break (TC) (11/1999) - Xantia 2.0 Turbo CT Activa (11/1996) - Xantia 2.0 VSX (5/1993) - XM 2.0i (2/1990) - XM 2.0i (10/1991) - XM 2.0i Break (4/1992) - XM 2.0i Break CT (12/1994) - XM 2.1 TD Break Amb. Vip (3/1993) - XM 3.0 26V (3/1991) - XM 3.0i V6 (12/1990) - XM CT Sensation (9/1993) - Xsara 1.6 Exclusive (7/1998) - Xsara 1.9 TD Break (11/1998) - Xsara 1.9 TD VTS Coupé (T) (6/1998) - Xsara 2.0 16V Break (12/2000) - Xsara 2.0 16V VTS Coupé (T) (8/1998) - Xsara 2.0 HDI (12/2000) - Xsara 2.0 HDI Break Exclusive (2/2002) - Xsara 2.0 HDI Break Exclusive (7) (12/1999) - Xsara Picasso 1.6 (3/2000) - Xsara Picasso 2.0 HDI (10/2000) - Xsara VTS (12/1997) - ZX 1.4 Aura (6/1991) - ZX 1.4i Break Avantage (5/1994) - ZX 1.6i Aura (11/1992) - ZX 1.8 Break Aura (10/1994) - ZX 1.9 D Avantage (5/1992) - ZX 2.0i 16V (6/1993) - ZX Furio (5/1993) - ZX Volcane (11/1991)								
									LEGGI LE NOSTRE PROVE Fuori listino: DR 1.3 16V EcoPower 5p (4/2010) - DR5 1.6 EcoPower 16V (4/2008)								
20.250	BERLINGO 1.6 HDI 75 Seduction 5p	1560/4/A	75 (55)	18,9 (185)	152	19,6	5,3	139									
21.050	BERLINGO 1.6 HDI 90 Seduction 5p	1560/4/A	92 (68)	23,4 (230)	162	16,4	5,3	139									
22.400	BERLINGO 1.6 e-HDI 90 ETG6 Sed. 5p	1560/4/A	92 (68)	23,4 (230)	165	16,4	4,8	125									
22.050	BERLINGO 1.6 HDI 115 Seduction 5p	1560/4/A	112 (82)	24,5 (240)	173	14,0	5,3	139									

Dacia Numero verde 800 - 99.99.08 www.dacia.it																		
SANDERO		Lungh. 406 - Largh. 173 - Alt. 152 Bagagliaio (320-1200)																
9.000	SANDERO 0.9 TCe 90cv S&S Ambiance	898/3/A	90 (66)	13,8 (135)	175	11,1	5,2	120										
7.900	SANDERO 0.9	1149/4/A	75 (55)	10,9 (107)	156	14,5	5,9	137										
8.500	SANDERO 1.2 Ambiance	1149/4/A	75 (55)	10,9 (107)	156	14,5	5,9	137										
10.150	SANDERO 1.5 dCi 75cv S&S Ambiance	1461/4/A	75 (55)	20,4 (200)	164	14,6	3,8	99										
11.900	SANDERO STEPWAY 0.9 TCe Prestige	898/3/A	90 (66)	13,8 (135)	168	11,1	5,4	124										
13.550	SANDERO STEPWAY 1.5 dCi Prestige	1461/4/A	90 (66)	22,4 (220)	167	11,8	4,0	105										
LOGAN MCV		Lungh. 449 - Largh. 173 - Alt. 152 Bagagliaio (573-1518)																
10.000	LOGAN MCV 0.9 TCe 90cv S&S Ambiance	898/3/A	90 (66)	13,8 (135)	175	11,1	5,0	109										
8.900	LOGAN MCV 1.275cv	1149/4/A	75 (55)	10,9 (107)	162	14,5	5,8	135										
9.500	LOGAN MCV 1.275cv Ambiance	1149/4/A	75 (55)	10,9 (107)	162	14,5	5,8	135										
11.150	LOGAN MCV 1.5 dCi 75cv S&S Ambiance	1461/4/A	75 (55)	20,4 (200)	164	14,6	3,8	99										
11.650	LOGAN MCV 1.5 dCi 90cv S&S Ambiance	1461/4/A	90 (66)	22,4 (220)	173	11,1	3,8	99										
LOGGY		Lungh. 460 - Largh. 175 - Alt. 168 Bagagliaio (827-2617)																
14.900	LOGGY STEPWAY 1.2 TCe S&S	1198/4/A	116 (85)	19,4 (190)	179	10,6	5,5	124										
10.400	LOGGY 1.6	1598/4/A	82 (60)	13,7 (134)	160	14,5	7,0	161										
11.000	LOGGY 1.6 Ambiance	1598/4/A	82 (60)	13,7 (134)	160	14,5	7,0	161										
13.250	LOGGY 1.5 dCi 90cv S&S Ambiance	1461/4/A	90 (66)	20,4 (200)	169	12,4	4,0	103										
15.950	LOGGY STEPWAY 1.5 dCi 90cv S&S	1461/4/A	109 (80)	24,5 (240)	175	11,6	4,0	105										
DOKKER		Lungh. 436 - Largh. 175 - Alt. 181 Bagagliaio (800-3000)																
14.800	DOKKER STEPWAY 1.2 TCe	1198/4/A	114 (84)	19,4 (190)	175	10,7	6,1	140										
9.900	DOKKER 1.6	1598/4/A	82 (60)	13,7 (134)	159	13,7	7,2	165										
10.900	DOKKER 1.6 Ambiance	1598/4/A	82 (60)	13,7 (134)	159	13,7	7,2	165										
12.650	DOKKER 1.5 dCi 75cv S&S Ambiance	1461/4/A	75 (55)	18,3 (180)	152	15,9	4,2	108										
13.150	DOKKER 1.5 dCi 90cv S&S Ambiance	1461/4/A	90 (66)	20,4 (200)	163	13,6	4,2	108										
15.350	DOKKER STEPWAY 1.5 dCi 90cv S&S	1461/4/A	90 (66)	20,4 (200)	163	13,6	4,2	108										
DUSTER		Lungh. 432 - Largh. 182 - Alt. 163 Bagagliaio (475-1636)																
16.100	DUSTER 1.2 TCe S&S 4x2 Prestige	1197/4/A	125 (92)	20,9 (205)	177	11,0	6,4	145										
18.200	DUSTER 1.2 TCe S&S 4x4 Prestige	1197/4/I	125 (92)	20,9 (205)	177	11,0	6,4	145										
11.900	DUSTER 1.6 & 4x2	1598/4/A	114 (84)	15,1 (148)	170	11,0	6,4	145										
12.400	DUSTER 1.6 & 4x2 Ambiance	1598/4/A	114 (84)	15,1 (148)	170	11,0	6,4	145										
14.500	DUSTER 1.6 & S 4x4 Ambiance	1598/4/I	114 (84)	15,1 (148)	168	12,0	6,8	155										
14.100	DUSTER 1.5 dCi 90cv S&S 4x2 Ambiance	1461/4/A	90 (66)	20,4 (200)	156	14,2	4,4	115										
14.900	DUSTER 1.5 dCi 90cv S&S 4x2 Ambiance	1461/4/A	109 (80)	24,5 (240)	169	12,2	4,4	127										
17.100	DUSTER 1.5 dCi 90cv S&S 4x2 Prestige	1461/4/A	109 (80)	24,5 (240)	169	12,2	4,4	127										
17.000	DUSTER 1.5 dCi 90cv S&S 4x4 Ambiance	1461/4/I	109 (80)	24,5 (240)	168	12,9												

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 (sec.)	Consumo istituto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)						
F12	Lungh. 462 - Largh. 194 - Alt. 127 Bagagliaio (-...)														
276.688	F12 DCT berlina	6262/12/P	741 (545)	70,3 (690)	340	3,1	15,0	350							
LEGGI LE NOSTRE PROVE In listino: 458 Italia (11/2010) - California DTC (9/2009) - FF (8/2011)															
- Fuori listino: 348 Spider (1/1995) - 348 TS (3/1994) - 355 F1 berlina (TC) (3/1998) - 430 Scuderia (7/2008) - 456 GT (5/1995) - 456 GT (T) (7/1997) - 456 GTA (T) (5/1998) - 550 Maranello (T) (9/1998) - 575M Maranello F1 Handling GTC (2/2005) - 612 Scaglietti F1 (2/2005) - F355 berlina (T) (3/1997) - F355 Spider (T) (8/1995)															
POCA SPESA TANTA RESA															
															
TIPO															
FIAT Numero verde 00 800 - 34.28.00.00															
www.fiat.it															
500	Lungh. 357 - Largh. 163 - Alt. 149 Bagagliaio (185-550)														
14.900	500C 0.9 TwinAir Turbo 86cv S&S Pop	875/2/A	86 (63)	14,8 (145)	173	11,0	3,8	90							
16.400	500C 0.9 TwinAir Turbo 86cv S&S Lounge	875/2/A	86 (63)	14,8 (145)	173	11,0	3,8	90							
17.100	500C 0.9 TwinAir Turbo 105cv S&S Lounge	875/2/A	105 (77)	14,8 (145)	188	10,0	4,2	99							
13.600	500 1.2 Pop	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	160	12,9	4,9	115							
15.100	500 1.2 Lounge	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	160	12,9	4,9	115							
15.100	500 1.2 EasyPower Gpl Pop	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	160	12,9	6,5	104							
16.600	500 1.2 EasyPower Gpl Lounge	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	160	12,9	6,5	104							
16.100	500 1.3 Multijet Pop	1248/4/A	95 (70)	20,4 (200)	180	10,7	3,4	89							
17.600	500 1.3 Multijet Lounge	1248/4/A	95 (70)	20,4 (200)	180	10,7	3,4	89							
500C	Lungh. 357 - Largh. 163 - Alt. 149 Bagagliaio (185-)														
18.400	500C 0.9 TwinAir Turbo 86cv S&S Pop	875/2/A	86 (63)	14,8 (145)	173	11,0	3,8	90							
19.900	500C 0.9 TwinAir Turbo 86cv S&S Lounge	875/2/A	86 (63)	14,8 (145)	173	11,0	3,8	90							
20.600	500C 0.9 TwinAir Turbo 105cv S&S Lounge	875/2/A	120 (88)	14,8 (145)	188	10,0	4,2	99							
17.100	500C 1.2 Pop	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	160	12,9	4,9	115							
18.600	500C 1.2 Lounge	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	160	12,9	4,9	115							
19.600	500C 1.3 Multijet Pop	1248/4/A	95 (70)	20,4 (200)	180	10,7	3,4	89							
21.100	500C 1.3 Multijet Lounge	1248/4/A	95 (70)	20,4 (200)	180	10,7	3,4	89							
500L	Lungh. 415 - Largh. 178 - Alt. 167 Bagagliaio (343-1310)														
17.900	500L 1.4 Pop Star	1368/4/A	95 (70)	12,9 (127)	170	12,8	6,1	143							
21.450	500L 1.4T-Jet GPL Pop Star	1368/4/A	120 (88)	21,9 (215)	189	10,6	8,6	140							
21.450	500L 0.9 TwinAir Turbo Natural Power Pop Star	875/2/A	80 (59)	14,8 (145)	180	12,3	3,9	105							
20.400	500L 1.3 Multijet 95cv Pop Star	1248/4/A	95 (70)	0,0 (-)	-	-	4,1	107							
21.400	500L 1.3 Multijet 95cv Dualogic Pop Star	1248/4/A	95 (70)	0,0 (-)	-	-	3,9	104							
22.200	500L 1.6 Multijet 120cv Pop Star	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	189	10,7	4,2	112							
500L TREKKING	Lungh. 427 - Largh. 180 - Alt. 168 Bagagliaio (412-1480)														
20.300	500L TREKKING 1.4	1368/4/A	95 (70)	12,9 (127)	165	13,2	6,2	149							
23.850	500L TREKKING 1.4T-Jet GPL	1368/4/A	120 (88)	21,9 (215)	183	11,3	8,7	142							
22.800	500L TREKKING 1.3 Multijet	1248/4/A	95 (70)	20,4 (200)	160	15,3	4,2	109							
23.800	500L TREKKING 1.3 Multijet Dualogic	1248/4/A	95 (70)	20,4 (200)	160	15,3	4,0	106							
24.600	500L TREKKING 1.6 Multijet 120cv	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	183	11,5	4,3	114							
500L LIVING	Lungh. 435 - Largh. 178 - Alt. 167 Bagagliaio (560-1708)														
19.900	500L LIVING 0.9 TwinAir Turbo Pop Star	875/2/A	105 (77)	14,8 (145)	179	13,0	4,8	112							
22.250	500L LIVING 0.9 TwinAir Turbo Nat. P. Pop Star	875/2/A	80 (59)	14,8 (145)	180	12,3	3,9	105							
500X	Lungh. 425 - Largh. 180 - Alt. 160 Bagagliaio (245-910)														
22.100	500X 1.4 Multiair 140cv 4x2 Pop Star	1368/4/A	140 (103)	23,4 (230)	190	9,8	6,0	139							
23.100	500X 1.4 Multiair 140cv 4x2 Cross	1368/4/A	140 (103)	23,4 (230)	190	9,8	6,0	139							
24.600	500X 1.4 Multiair 140cv 4x2 Lounge	1368/4/A	140 (103)	23,4 (230)	190	9,8	6,0	139							
25.600	500X 1.4 Multiair 140cv 4x2 Cross Plus	1368/4/A	140 (103)	23,4 (230)	190	9,8	6,0	139							
20.400	500X 1.4 Multiair 140cv 4x2 DCT Pop Star	1368/4/A	140 (103)	23,4 (230)	190	9,8	5,7	133							
25.000	500X 1.4 Multiair 140cv 4x2 DCT Cross	1368/4/A	140 (103)	23,4 (230)	190	9,8	5,7	133							
26.500	500X 1.4 Multiair 140cv 4x2 DCT Lounge	1368/4/A	140 (103)	23,4 (230)	190	9,8	5,7	133							
27.500	500X 1.4 Multiair 140cv 4x2 DCT Cross Plus	1368/4/A	140 (103)	23,4 (230)	190	9,8	5,7	133							
27.700	500X 1.4 Multiair 170cv aut. 4x4 Cross	1368/4/I	170 (125)	25,5 (250)	200	8,6	6,7	157							
30.200	500X 1.4 Multiair 170cv aut. 4x4 Cross Plus	1368/4/I	170 (125)	25,5 (250)	200	8,6	6,7	157							
17.600	500X 1.6x2 Pop	1598/4/A	110 (81)	15,5 (152)	-	-	6,4	147							
20.100	500X 1.6x2 Pop Star	1598/4/A	110 (81)	15,5 (152)	-	-	6,4	147							
19.000	500X 1.3 Multijet 4x2 Pop	1248/4/A	95 (70)	20,4 (200)	172	12,9	4,1	107							
21.500	500X 1.3 Multijet 4x2 Pop Star	1248/4/A	95 (70)	20,4 (200)	172	12,9	4,1	107							
24.000	500X 1.3 Multijet 4x2 Lounge	1248/4/A	95 (70)	20,4 (200)	172	12,9	4,1	107							
22.950	500X 1.6 Multijet 120cv 4x2 Pop Star	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	186	10,5	4,1	109							
TIPO															
PANDA															
23.950	500X 1.6 Multijet 120cv 4x2 Cross	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	186	10,5	4,1	109							
25.450	500X 1.6 Multijet 120cv 4x2 Lounge	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	186	10,5	4,1	109							
26.450	500X 1.6 Multijet 120cv 4x2 Cross Plus	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	186	10,5	4,1	109							
26.350	500X 2.0 Multijet 140cv 4x4 Cross	1595/6/A	140 (103)	35,7 (350)	190	9,8	4,9	130							
28.850	500X 2.0 Multijet 140cv 4x4 Cross Plus	1595/6/A	140 (103)	35,7 (350)	190	9,8	4,9	130							
28.550	500X 2.0 Multijet 140cv 4x4 Cross	1595/6/A	140 (103)	35,7 (350)	190	9,8	5,5	144							
31.050	500X 2.0 Multijet 140cv 4x4 Cross Plus	1595/6/A	140 (103)	35,7 (350)	190	9,8	5,5	144							
PANDA															
13.750	PANDA 0.9 TwinAir Turbo S&SK-Way	875/2/A	86 (63)	14,8 (145)	177	11,2	4,1	95							
16.150	PANDA 0.9 TwinAir Turbo S&SK Trekking	875/2/A	86 (63)	14,8 (145)	177	11,2	4,1	95							
18.200	PANDA 0.9 TwinAir Turbo S&S 4x4 K-Way	875/2/A	86 (63)	14,8 (145)	166	12,1	4,9	114							
19.950	PANDA 0.9 TwinAir Turbo 90cv S&S 4x4 Cross	875/2/A	90 (66)	14,8 (145)	167	12,0	4,9	114							
10.950	PANDA 1.2 Pop	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	164	14,2	5,1	119							
12.250	PANDA 1.2K-Way	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	164	14,2	6,5	119							
12.950	PANDA 1.2 EasyPower Pop	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	164	14,2	6,5	106							
14.250	PANDA 1.2 EasyPower K-Way	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	164	14,2	6,5	106							
14.750	PANDA 0.9 TwinAir Turbo Natural Power Pop	875/2/A	80 (59)	14,3 (140)	168	12,8	3,1	86							
16.050	PANDA 0.9 TwinAir Turbo Nat. Power Trekking	875/2/A	80 (59)	14,3 (140)	168	12,8	3,1	86							
18.450	PANDA 0.9 TwinAir Turbo Natural Power Trekking	875/2/A	80 (59)	14,3 (140)	168	12,8	3,1	86							
14.700	PANDA 1.3 Multijet 95cv S&K Way	1248/4/A	95 (70)	0,0 (-)	-	-	3,4	94							
16.900	PANDA 1.3 Multijet 95cv S&S Trekking	1248/4/A	95 (70)	0,0 (-)	-	-	3,4	94							
18.950	PANDA 1.3 Multijet 95cv S&S 4x4 K-Way	1248/4/A	95 (70)	0,0 (-)	-	-	4,4	117							
20.700	PANDA 1.3 Multijet 95cv S&S 4x4 Cross	1248/4/A	95 (70)	0,0 (-)	-	-	4,4	117							
PUNTO															
14.900	PUNTO 1.2 Street5p	1242/4/A	69 (51)	10,4 (102)	156	14,4	5,4	126							
16.000	PUNTO 1.4 EasyPower Street5p	1368/4/A	78 (57)	11,7 (115)	165	13,2	7,0	114							
17.000	PUNTO 1.4 Natural Power Street5p	1368/4/A	69 (51)	10,6 (104)	156	14,9	4,4	115							
TIPO															
14.500	TIPO 1.4 Opening Edition	1368/4/A	95 (70)	12,9 (127)	185	11,5	5,7	133							
18.700	TIPO 1.6 Multijet Opening Edition	1598/4/A	120 (88)	32,6 (320)	199	9,7	4,2	110							
FREEMONT															

Listino del nuovo

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLI E VERSIONI	Cilindrata Nm, cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Acceler. 0-100 (sec.)	Cons. misto (l/100 km)	C0 ₂ (g/km)
(7/1991) - Panda 1.2 Dynamic (11/2003) - Panda 1.2 Dynamic Multijet (7/2004) - Panda 1.3 Multijet Emotion (8/2004) - Panda 100 HP (2/2007) - Panda 4X4 1.2 Climbing (12/2004) - Panda 4x4 Country Club (6/1992) - Panda 4x4 Multijet Climbing (11/2005) - Panda 4x4 Sisley (12/1989) - Panda 4x4 Trekking (2/1995) - Panda 750 S (2/1987) - Panda Cross (3/2006) - Panda Diesel (2/1987) - Panda Jolly (T) (7/1997) - Panda Natural Power (4/2007) - Punto 1.2 16v HLX (8/1999) - Punto 1.2 16v Sporting (T) (10/1998) - Punto 1.2 ELX (T) (8/1999) - Punto 1.3 Multijet 16V (7/2003) - Punto 1.6 Cabriolet ELX (3/1995) - Punto 1.7 ELX TD (8/1995) - Punto 1.8 HGT (8/1999) - Punto 1.9 D ELX (T) (8/1999) - Punto 1.9 JTD HLX (8/1999) - Punto 55 SX (1/1994) - Punto 6 Speed (10/1993) - Punto 6 Speed (2/1994) - Punto 75 ELX (10/1993) - Punto 85 16v ELX (TC) (8/1997) - Punto Eva 1.3 Multijet 95 Cv 3p Dynamic (1/2010) - Punto GT (11/1993) - Punto JT Dynamic (4/2002) - Punto S Cabriolet (7/1994) - Punto TD ELX (12/1993) - Punto Team (3/1997) - Punto Team (3/1997) - Quattro 1.3 Mjet Dialogic Dynamic (1/2009) - Ritmo ES (10/1985) - Sedici 1.6 16v Emotion (2/2006) - Sedici 1.9 Mjt Emotion (7/2006) - Selcento 900 SX (5/1988) - Stilo 1.2 16v (6/2002) - Stilo 1.4 16v Actual 5p (10/2004) - Stilo 1.8 16v Dynamic 3p (10/2001) - Stilo 1.9 JTD 15 Cv Dynamic 5p (10/2001) - Stilo 1.9 JTD 3p (1/2002) - Stilo 1.9 JTD 80 Cv (6/2002) - Stilo 1.9 JTD Multi Wagon Dynamic (1/2003) - Stilo 1.9 Multijet Dynamic 5p (4/2004) - Stilo 2.4 20v Abarth (12/2001) - Tempra 1.6 IE SX (5/1993) - Tempra 1.6 SX (86 Cv) (5/1990) - Tempra 1.8 IE SX (3/1990) - Tempra 1.8 IE SX SW (12/1990) - Tempra 1.9 TDS SX (92 Cv) (7/1990) - Tempra 2.0 4x4 SW (11/1992) - Tempra 2.0 4x4 SW SX (2/1994) - Tempra 2.0 4x4 SW SX (9/1994) - Tempra 2.0 TDS SW SX (9/1991) - Tipo 1.1 (8/1988) - Tipo 1.3 Digit (3/1988) - Tipo 1.4 SX (11/1991) - Tipo 1.6 Selecta DGT (1/1991) - Tipo 1.8 16v (138 Cv) (11/1989) - Tipo 1.8 IE GT (10/1990) - Tipo 1.9 TD GT Eco (5/1992) - Tipo 1.9 TD 5s (5/1988) - Tipo 2.0 16v (5/1991) - Tipo 2.0 1.6v (7/1993) - Tipo 2.0 IE GT Cat Automatica (8/1992) - Tipo 2.0 2.0 TD GT (11/1993) - Tipo Tds X (1/1990) - Ulysse 2.0 EL (10/1994) - Ulysse 2.2 JTD Emotion (10/2002) - Ulysse 2.2 JTD Emotion (10/2004) - Uno 1.4 IE SX (5/1993) - Uno 45 SX (11/1989) - Uno 60 S (10/1989) - Uno Hobby IE cat (12/1992) - Uno Rap (10/1991) - Uno Rap Up Cat (9/1992) - Uno Turbo IE (10/1985) - Uno Turbo IE (118 Cv) (5/1990) - Uno Turbo Antiskid (11/1988) - Uno Turbo Racing (118 Cv) (4/1991) - Uno Turbo Racing Kat (1/1992)								



- Con il restyling è arrivato un nuovo td 1.5 con potenze da 95 a 120 Cv
- Tra i benzina spicca il 3 cilindri Ecoboost 1.0 da 101 e 125 Cv

FOCUS

FORD Numero verde 800 - 81.10.13

[www.ford.it](#)

KA		Lungh. 362 - Largh. 166 - Alt. 151 Bagagliaio (224-747)						
10.250	KA 1.2 Plus	1242/4/A	69(51)	10,4(102)	159	13,4	4,9	115
11.750	KA 1.2 Titanium Plus	1242/4/A	69(51)	10,4(102)	159	13,4	4,9	115
11.750	KA 1.2 GPL Plus	1242/4/A	69(51)	10,4(102)	159	13,4	4,9	115
FIESTA		Lungh. 397 - Largh. 171 - Alt. 146 Bagagliaio (276-960)						
14.000	FIESTA 1.0 80cv 5p	999/3/A	80(59)	10,7(105)	165	14,9	4,6	105
14.750	FIESTA 1.0 Ecoboost 101cv 5p	999/3/A	101(74)	17,3(170)	180	11,2	4,5	105
16.250	FIESTA 1.0 Ecoboost 101cv Powershift 5p	999/3/A	101(74)	15,3(150)	180	11,2	4,9	114
13.250	FIESTA 1.25p	1241/4/A	60(44)	11,1(109)	152	16,9	5,2	120
15.500	FIESTA 1.4 GPL 5p	1387/4/A	92(68)	13,0(128)	175	12,2	7,2	114
15.500	FIESTA 1.5 TDCi 5p	1498/4/A	75(55)	18,9(185)	167	13,5	3,7	98
16.250	FIESTA 1.6 TDCi 5p	1560/4/A	95(70)	20,4(200)	181	11,7	3,6	95

FOCUS

Lungh. 436 - Largh. 186 - Alt. 148 Bagagliaio (277-1101)

		Length: 400	Length: 700	Art: 140 Dugdale [27-117]
19.000	FOCUS 1.0 Ecoboost 101cv Plus	998/3/A	101(74)	173(170) 187 12.5 4.6 105
21.750	FOCUS 1.0 Ecoboost 125cv Titanium	998/3/A	125(92)	173(170) 195 11.8 4.7 108
33.000	FOCUS 2.0 Ecoboost ST	1999/4/A	250(184)	367(360) 248 6.5 6.8 159
38.500	FOCUS 2.3 AWD RS	2300/4/L	351(258)	449(440) 266 4.7 7.7 175
20.000	FOCUS 1.6 GPL Plus	1596/4/A	120(88)	162(159) 196 10.9 5.9 136
21.750	FOCUS 1.6 GPL Titanium	1596/4/A	120(88)	162(159) 196 10.9 5.9 136
21.000	FOCUS 1.5 TDCi 95cv Plus	1499/4/A	95(70)	275(270) 182 12.0 3.8 98
22.750	FOCUS 1.5 TDCi 95cv Titanium	1499/4/A	95(70)	275(270) 182 12.0 3.8 98
22.000	FOCUS 1.5 TDCi 120cv Plus	1499/4/A	120(88)	275(270) 195 10.5 3.8 98
23.750	FOCUS 1.5 TDCi 120cv Titanium	1499/4/A	120(88)	275(270) 195 10.5 3.8 98
25.500	FOCUS 1.5 TDCi 120cv Powershift Titanium	1499/4/A	120(88)	275(270) 195 10.5 3.8 98
34.000	FOCUS 2.0 TDCi ST	997/4/A	185(136)	408(400) 217 8.1 4.2 110

FOCUS WAGON

Lungah 456 - Largah 186 - Alt. 151 Bagaglijao (476-1502)

FOCUS WAGON		Length: 4,50	Length: 100 - Alt: 151	Dagheight: 470-530
20.000	FOCUS WAGON 1.0 Ecoboost 101cv Plus	998/3/A	101(74)	17,3(170)
22.750	FOCUS WAGON 1.0 Ecoboost 125cv Titanium	998/3/A	125(92)	17,3(170)
34.000	FOCUS WAGON 2.0 Ecoboost ST	1999/4/A	250(184)	36,7(360)
21.000	FOCUS WAGON 1.6 GPL Plus	1596/4/A	120(88)	16,2(159)
22.750	FOCUS WAGON 1.6 GPL Titanium	1596/4/A	120(88)	16,2(159)
22.000	FOCUS WAGON 1.5 TDCi 95cv Plus	1499/4/A	95(70)	27,5(270)
23.750	FOCUS WAGON 1.5 TDCi 95cv Titanium	1499/4/A	95(70)	27,5(270)
23.000	FOCUS WAGON 1.5 TDCi 120cv Plus	1499/4/A	120(88)	27,5(270)
24.750	FOCUS WAGON 1.5 TDCi 120cv Titanium	1499/4/A	120(88)	27,5(270)
26.500	FOCUS WAGON 1.5 TDCi 120cv Powersh. Tit.	1499/4/A	120(88)	27,5(270)
35.000	FOCUS WAGON 2.0 TDCi ST	1997/4/A	185(136)	40,8(400)

PREZZO (chavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Nm. cilindri Trazione	Potenza a Cv (kgm-Nm)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Acceler. 0-100 (sec.)	Cons. inizio/t/100 km	CQ ₂ (g/km)
MONDEO								
27.250	MONDEO 1.5 Ecoboost Plus 5p	1498/4/A	160(118)	24,5(240)	222	9,2	5,8	134
29.250	MONDEO 1.5 Ecoboost aut. Plus 5p	1498/4/A	160(118)	24,5(240)	214	9,1	6,3	146
28.750	MONDEO 2.0 TDCi 150cv Plus 5p	1997/4/A	150(110)	35,7(350)	215	9,3	4,4	115
29.500	MONDEO 2.0 TDCi 150cv Econetic Plus 5p	1997/4/A	150(110)	35,7(350)	215	9,4	4,1	107
30.750	MONDEO 2.0 TDCi 150cv Powersh. Plus 5p	1997/4/A	150(110)	35,7(350)	213	9,9	4,8	125
32.250	MONDEO 2.0 TDCi 180cv Titanium 5p	1997/4/A	180(132)	40,8(400)	225	8,3	4,4	115
33.000	MONDEO 2.0 TDCi 180cv Econetic Titanium 5p	1997/4/A	180(132)	40,8(400)	225	8,4	4,1	107
34.250	MONDEO 2.0 TDCi 180cv Powersh. Titanium 5p	1997/4/A	180(132)	40,8(400)	223	8,6	4,8	125
32.750	MONDEO 2.0 Hybrid eCVT Titanium 4p	1999/4/A	186(137)	17,6(173)	187	9,2	4,2	99
MONDEO WAGON								
28.250	MONDEO WAGON 1.5 Ecoboost Plus	1498/4/A	160(118)	24,5(240)	222	9,2	5,9	137
30.250	MONDEO WAGON 1.5 Ecoboost aut. Plus	1498/4/A	160(118)	24,5(240)	209	9,2	6,5	152
29.750	MONDEO WAGON 2.0 TDCi 150cv Plus	1997/4/A	150(110)	35,7(350)	210	9,4	4,5	117
30.500	MONDEO WAGON 2.0 TDCi 150cv Econ. Plus	1997/4/A	150(110)	35,7(350)	210	9,5	4,2	109
31.750	MONDEO WAGON 2.0 TDCi 150cv Pow. Plus	1997/4/A	150(110)	35,7(350)	208	10,0	4,9	128
33.250	MONDEO WAGON 2.0 TDCi 180cv Titanium	1997/4/A	180(132)	40,8(400)	220	8,4	4,5	117
34.000	MONDEO WAGON 2.0 TDCi 180cv Econ. Tit.	1997/4/A	180(132)	40,8(400)	220	8,5	4,2	109
35.250	MONDEO WAGON 2.0 TDCi 180cv Pow. Tit.	1997/4/A	180(132)	40,8(400)	218	8,7	4,9	128
MUSTANG FASTBACK								
38.000	MUSTANG 2.3 Ecoboost	2300/4/P	314(231)	44,0(432)	234	5,8	8,0	179
43.000	MUSTANG 5.0 V8 Ti-VCT GT	4951/8/P	419(308)	54,0(530)	250	4,8	13,5	299
MUSTANG CONVERTIBLE								
42.000	MUSTANG 2.3 Ecoboost Convertible	2300/4/P	314(231)	44,0(432)	234	5,8	8,2	184
47.000	MUSTANG 5.0 V8 Ti-VCT GT Convertible	4951/8/P	419(308)	54,0(530)	250	4,8	13,6	306
B-MAX								
17.500	B-MAX 1.0 Ecoboost	999/3/A	99(73)	17,3(170)	175	13,2	5,1	119
16.750	B-MAX 1.4	1388/4/A	90(66)	12,7(125)	171	13,8	6,0	139
18.250	B-MAX 1.6 Powershift	1596/4/A	105(77)	15,3(150)	180	12,1	6,4	149
18.250	B-MAX 1.4 GPL	1388/4/A	90(66)	12,7(125)	171	13,8	6,0	139
18.250	B-MAX 1.5 TDCi	1498/4/A	75(55)	18,9(185)	158	16,5	4,1	109
19.000	B-MAX 1.6 TDCi	1560/4/A	95(70)	21,9(215)	173	13,9	4,0	104
C-MAX								
20.000	C-MAX 1.0 Ecoboost 101cv S&S Plus	999/3/A	101(74)	17,3(170)	174	12,9	5,1	117
22.750	C-MAX 1.0 Ecoboost 125cv S&S Titanium	999/3/A	125(92)	17,3(170)	187	11,4	5,1	117
21.000	C-MAX 1.6 GPL Plus	1596/4/A	120(88)	16,2(159)	185	11,7	8,5	139
22.750	C-MAX 1.6 GPL Titanium	1596/4/A	120(88)	16,2(159)	185	11,7	8,5	139
22.000	C-MAX 1.5 TDCi 95cv S&S Plus	1499/4/A	95(70)	27,5(270)	170	13,4	4,1	105
23.750	C-MAX 1.5 TDCi 95cv S&S Titanium	1499/4/A	95(70)	27,5(270)	170	13,4	4,1	105
23.000	C-MAX 1.5 TDCi 120cv S&S Plus	1499/4/A	120(88)	27,5(270)	184	11,3	4,1	105
24.750	C-MAX 1.5 TDCi 120cv S&S Titanium	1499/4/A	120(88)	27,5(270)	184	11,3	4,1	105
25.750	C-MAX 2.0 TDCi 150cv S&S Titanium	1997/4/A	150(110)	37,7(370)	204	9,5	4,4	114
27.500	C-MAX 2.0 TDCi 150cv S&S Powershift Titan.	1997/4/A	150(110)	37,7(370)	202	10,3	4,8	124
C-MAX7								
22.500	C-MAX7 1.0 Ecoboost 125cv S&S Plus	999/3/A	125(92)	17,3(170)	185	12,3	5,2	119
24.250	C-MAX7 1.0 Ecoboost 125cv S&S Titanium	999/3/A	125(92)	17,3(170)	185	12,3	5,2	119
24.500	C-MAX7 1.5 TDCi 120cv S&S Plus	1499/4/A	95(70)	27,5(270)	180	12,3	4,4	113
26.250	C-MAX7 1.5 TDCi 120cv S&S Titanium	1499/4/A	95(70)	27,5(270)	180	12,3	4,4	113
27.250	C-MAX7 2.0 TDCi 150cv S&S Titanium	1997/4/A	150(110)	37,7(370)	202	9,8	4,6	119
29.000	C-MAX7 2.0 TDCi 150cv S&S Powershift Titan.	1997/4/A	150(110)	37,7(370)	200	10,7	5,0	129
S-MAX								
29.700	S-MAX 1.5 Ecoboost 160cv S&S Plus	1498/4/A	160(118)	24,5(240)	200	9,9	6,5	149
31.200	S-MAX 2.0 TDCi 120cv S&S Plus	1997/4/A	120(88)	31,6(310)	183	13,4	5,0	129
32.700	S-MAX 2.0 TDCi 150cv S&S Plus	1997/4/A	150(110)	35,7(350)	198	10,8	5,0	129
34.700	S-MAX 2.0 TDCi 150cv S&S Powershift Plus	1997/4/A	150(110)	35,7(350)	196	10,8	5,4	139
36.700	S-MAX 2.0 TDCi 150cv S&S AWD Titanium	1997/4/A	150(110)	35,7(350)	196	12,1	5,4	139
36.200	S-MAX 2.0 TDCi 180cv S&S Titanium	1997/4/A	180(132)	40,8(400)	211	9,7	5,0	129
38.200	S-MAX 2.0 TDCi 180cv S&S Powershift Titan.	1997/4/A	180(132)	40,8(400)	208	9,5	5,4	139
40.200	S-MAX 2.0 TDCi 180cv S&S Powershift AWD Titan.	1997/4/A	180(132)	40,8(400)	206	10,5	5,8	149
39.700	S-MAX 2.0 TDCi BiTurbo Powershift Titanium	1997/4/A	209(154)	45,9(450)	218	8,8	5,5	144
GALAXY								
33.200	GALAXY 1.5 Ecoboost 160cv S&S Plus	1498/4/A	160(118)	24,5(240)	195	10,0	6,5	149
34.700	GALAXY 2.0 TDCi 120cv S&S Plus	1997/4/A	120(88)	31,6(310)	180	13,6	5,0	129
36.200	GALAXY 2.0 TDCi 150cv S&S Plus	1997/4/A	150(110)	35,7(350)	198	10,9	5,0	129
40.200	GALAXY 2.0 TDCi 150cv S&S AWD Titanium	1997/4/A	150(110)	35,7(350)	193	12,2	5,4	139
39.700	GALAXY 2.0 TDCi 180cv S&S Titanium	1997/4/A	180(132)	40,8(400)	208	9,8	5,0	129
41.700	GALAXY 2.0 TDCi 180cv S&S PowershifTitan.	1997/4/A	180(132)	40,8(400)	205	9,6	5,4	139
43.700	GALAXY 2.0 TDCi 180cv S&S PowershifAWD Titan.	1997/4/A	180(132)	40,8(400)	203	10,6	5,8	149
43.200	GALAXY 2.0 TDCi BiTurbo PowershifTit.	1997/4/A	209(154)	45,9(450)	214	8,9	5,5	144
ECOSPORT								
18.750	ECOSPORT 1.0 Ecoboost 125cv Plus	999/3/A	125(92)	17,3(170)	180	12,7	5,3	125

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Acceler. 0-100 (sec.)	Cons. inizio (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
18.000	ECOSPORT1.5 Plus	1499/4/A	112(82)	14,3(140)	172	13,3	6,3	149	
19.500	ECOSPORT1.5 automatica Plus	1499/4/A	112(82)	14,3(140)	172	14,1	6,3	149	
19.500	ECOSPORT1.5 TDCi Plus	1498/4/A	95(70)	20,9(205)	160	14,0	4,4	115	

KUGA

Lungh. 452 - Largh. 184 - Alt. 175 Bagagliaio (456-1653)

26.750	KUGA1.5 Ecoboost2WD Plus	1499/4/A	150(110)	24,5(240)	195	9,7	6,2	143
27.750	KUGA2.0TDCi120cv 2WD Plus	1997/4/A	120(88)	31,6(310)	180	12,0	4,7	122
32.250	KUGA2.0TDCi150cv AWD Titanium	1997/4/I	150(110)	37,7(370)	192	9,9	5,2	135
36.750	KUGA2.0TDCi180cv PshiftAWD TitaniumX	1997/4/I	180(132)	40,8(400)	200	10,0	5,4	140

LEGGI LE NOSTRE PROVE In listino: B-Max 1.4 Duratec (11/2012) - C-Max 2.0 TDCi Powershift Titanium (1/2011) - Fiesta 1.0 Ecoboost 100 Cv 3p Titanium (4/2013) - Focus 1.0 EcoBoost 125 Cv Wagon (8/2012) - Focus 1.6 Ecoboost 5p Titanium (5/2011) - Focus 1.6 TDCi 5p Titanium (7/2011) - Focus 1.6 TDCi Wagon Titanium (9/2011) - Ka 1.2 Titanium (2/2009) - Mondeo 2.0 EcoBoost 203 Cv Wagon (3/2011) - **Fuori listino:** Cougar 2.5 V6 (3/1999) - Escort 1.6 16v Ghia (8/1993) - Escort 1.6 Ghia (3/1988) - Escort 1.6 Efi Cabriolet (7/1991) - Escort 1.6 Ghia (5/1991) - Escort 1.6 Ti Ghia (11/1987) - Escort 1.8 Wagon Ghia (2/1991) - Escort 1.8 TD Explorer SRS (6/1995) - Escort 1.8 TD Wagon Ghia (11/1993) - Escort 1.8 Wagon Explorer (8/1985) - Escort Cosworth (2/1994) - Escort Cosworth (231 Cv) (1/1995) - Escort Cosworth RS (2/1993) - Escort RS 2000 (8/1992) - Escort XR3i Cabriolet (7/1994) - Fiesta 1.1 Boston (12/1992) - Fiesta 1.1 Cayman Blue (10/1994) - Fiesta 1.1 Ghia CTX (10/1987) - Fiesta 1.2 16v Zetec 5p (1/2000) - Fiesta 1.2 3p (5/2003) - Fiesta 1.2 Ghia (11/2008) - Fiesta 1.3 Ghia (12/1991) - Fiesta 1.3 Newport (9/1993) - Fiesta 1.4 Ghia (6/1989) - Fiesta 1.4 Ghia (6/1996) - Fiesta 1.4 TDCi (7/2002) - Fiesta 1.4 TDCi Durashift (5/2004) - Fiesta 1.4 TDCi Titanium 5p (11/2008) - Fiesta 1.4 Zetec (6/2002) - Fiesta 1.4 Zetec 5p (3/2003) - Fiesta 1.6 Ghia Pro (5/1995) - Fiesta 1.6 TDCi Ghia (2/2006) - Fiesta 1.6 Zetec S (10/2000) - Fiesta 1.8 TDI (7/2000) - Fiesta Turbo 133 Cv (1/1991) - Focus 1.6 (11/2000) - Focus 1.6 SW Trend (9/1999) - Focus 1.8 TD Trend (T) (5/1999) - Focus 1.8 TDCi Wagon Ambiente (3/2003) - Focus 1.8 TDCi Wagon Zetec (9/2001) - Focus 1.8 TDCi Zetec (1/2002) - Focus 2.0 16V Trend (TC) (12/1998) - Focus 1.8 TDCi 5p (1/2005) - Focus 2.0 TDCi Style Wagon (3/2005) - Focus C-Max 1.6 TDCi Ghia (3/2004) - Focus C-Max 2.0 TDCi (12/2003) - Focus RS (10/2009) - Focus ST (5/2006) - Fusion 1.6 16v Elegance (12/2002) - Galaxy 1.5 TDI Ghia (10/1996) - Galaxy 1.9 TDI (10/2002) - Galaxy 2.0 TDCi Ghia (10/2006) - Ka (T) (12/1997) - Ka Collection 3p (1/2001) - Ka Winter Collection (TC) (10/1999) - Kuga 2.0 TDCi Titanium (7/2008) - Mondeo 1.8 TD (1/1997) - Mondeo 1.8 TD SW (11/1994) - Mondeo 2.0 Automatica (4/1994) - Mondeo 2.0 TDCi 130 Cv Wagon Ghia (11/2003) - Mondeo 2.0 TDCi Wagon Ghia (3/2002) - Mondeo 2.0 TDCi Wagon Titanium (7/2007) - Mondeo 2.0 TD Wagon (7/2001) - Mondeo 2.0 Wagon Ghia (6/1993) - Mondeo 2.0 Ghia (5/1993) - Mondeo 2.2 TDCi Ghia (12/2004) - Mondeo 2.5 V6 Ghia (2/2001) - Mondeo 2.5 V6 Wagon (7/8/1998) - Mondeo TDCi (7/2002) - Puma 1.7 (12/1997) - S-Max 2.0 TDCi 163 Cv Powershift Titanium 10 (10/2000) - S-Max 2.0 TDCi Titanium (7/2006) - Scorpio 2.0i Ghia (9/1996) - Scorpio 2.0i Ghia (1/1996) - Scorpio 2.0i Ghia Wagon (10/1992) - Sierra 2.0 Cosworth (10/1988) - Sierra 2.0 Cosworth 4x4 (6/1992) - Sierra 90 Cv Ghia (2/1989) - SportKa (10/2003) - StreetKa (6/2003) - Transit Topline (3/1991)

HONDA

Numero verde 800 - 80.11.75

www.honda.it

JAZZ

Lungh. 400 - Largh. 169 - Alt. 155 Bagagliaio (354-1314)

14.600	JAZZ1.3Trend	1318/4/A	102(75)	12,5(123)	190	11,2	5,0	116
15.800	JAZZ1.3ComfortConnectADAS	1318/4/A	102(75)	12,5(123)	190	11,2	5,0	116
15.950	JAZZ1.3CVT Trend	1318/4/A	102(75)	12,5(123)	182	12,0	4,6	106
17.150	JAZZ1.3CVT ComfortConnectADAS	1318/4/A	102(75)	12,5(123)	182	12,0	4,6	106

CIVIC

Lungh. 437 - Largh. 177 - Alt. 147 Bagagliaio (477-1378)

19.900	CIVIC1.4Comfort	1339/4/A	99(73)	12,9(127)	187	13,4	5,4	129
21.100	CIVIC1.4Elegance	1339/4/A	99(73)	12,9(127)	187	13,4	5,4	129
23.250	CIVIC1.8Elegance	1798/4/A	141(104)	17,1(174)	215	9,4	6,1	145
24.800	CIVIC1.8i-VTEC aut. Elegance	1798/4/A	141(104)	17,1(174)	210	11,2	6,4	150
37.000	CIVICType R	1996/4/A	310(228)	40,8(400)	270	5,7	7,3	170
23.100	CIVIC1.6i-DTEC Comfort	1597/4/A	120(88)	30,6(300)	207	10,5	3,7	98
24.000	CIVIC1.6i-DTEC Elegance	1597/4/A	120(88)	30,6(300)	207	10,5	3,7	98

CIVIC TOURER

Lungh. 459 - Largh. 177 - Alt. 148 Bagagliaio (624-1668)

24.250	CIVICTOURER1.8i-VTEC Elegance	1597/4/A	141(104)	17,1(174)	210	9,4	6,4	149
25.800	CIVICTOURER1.8i-VTEC aut. Elegance	1597/4/A	141(104)	17,1(174)	205	11,2	6,6	155
24.100	CIVICTOURER1.6i-DTEC Comfort	1597/4/A	120(88)	30,6(300)	195	10,3	3,8	99
25.000	CIVICTOURER1.6i-DTEC Elegance	1597/4/A	120(88)	30,6(300)	195	10,3	3,8	99

HR-V

Lungh. 429 - Largh. 201 - Alt. 161 Bagagliaio (453-1026)

20.350	HR-V1.5i-VTEC Comfort	1498/4/A	131(96)	15,8(155)	192	10,7	5,6	130
23.100	HR-V1.5i-VTEC Elegance Navi ADAS	1498/4/A	131(96)	15,8(155)	192	10,7	5,6	130
24.600	HR-V1.5i-VTEC CVT Elegance Navi ADAS	1498/4/A	131(96)	15,8(155)	187	11,2	5,2	120
22.550	HR-V1.6i-DTEC Comfort	1597/4/A	120(88)	30,6(300)	192	10,1	4,0	104
25.300	HR-V1.5i-DTEC Elegance Navi ADAS	1597/4/A	120(88)	30,6(300)	192	10,1	4,0	104

CR-V

Lungh. 461 - Largh. 189 - Alt. 169 Bagagliaio (589-1669)

24.900	CR-V2.0i-VTEC 2WD Comfort	1997/4/A	155(114)	19,6(192)	190	10,2	7,2	168
28.500	CR-V2.0i-VTEC 2WD Elegance Connect	1997/4/A	155(114)	19,6(192)	190	10,2	7,2	168
31.800	CR-V2.0i-VTEC 4WD Elegance Connect	1997/4/I	155(114)	19,6(192)	190	10,2	7,4	173
33.600	CR-V2.0i-VTEC aut. 4WD Elegance Connect	1997/4/I	155(114)	19,6(192)	182	12,3	7,5	175
26.600	CR-V1.6i-DTEC 2WD Comfort	1597/4/A	120(88)	30,6(300)	182	11,2	4,4	115
28.900	CR-V1.6i-DTEC 2WD Elegance Connect	1597/4/A	120(88)	30,6(300)	182	11,2	4,4	115
32.300	CR-V1.6i-DTEC 4WD Elegance Connect	1597/4/I	160(118)	35,7(350)	202	9,6	4,9	129
34.400	CR-V1.6i-DTEC aut. 4WD Elegance Connect	1597/4/I	160(118)	35,7(350)	197	10,0	5,1	134

LEGGI LE NOSTRE PROVE In listino: Civic Tourer (8/2014) - Jazz 1.3 Hybrid CVT Elegance (5/2011) - Jazz 1.4 i-Vtec Exclusive (1/2009) - Fuori listino: Accord 1.8 ES (9/1995) - Accord 1.8 ES (2/1997)

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Acceler. 0-100 (sec.)	Cons. inizio (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
-	Accord 1.8 LS (4/1999) - Accord 2.0 16v Coupé (11/1992) - Accord 2.0 ES (3/1996) - Accord 2.0 ES Aerodeck (11/1996) - Accord 2.0 LS (12/1993) - Accord 2.2i-CTDI Executive (3/2004) - Accord 2.2 V-Tec (8/1996) - Accord Tourer 2.4 (6/2003) - Accord Type R (7/1999) - Civic 1.3 EX (12/1994) - Civic 1.5 LS (12/1995) - Civic 1.5 LS Aerodeck (9/1998) - Civic 1.6 16v LS (6/1995) - Civic 1.6 ES 3p (11/2001) - Civic 1.6 ES 5p (5/2001) - Civic 1.6 ESI Automatica (8/1993) - Civic 1.6 ESI Coupé (5/1994) - Civic 1.6 LS (4/1995) - Civic 1.6 VTi (4/1995) - Civic 1.6 VTi (2/1995) - Civic 1.6 VTi (10/1995) - Civic 1.6 VTi Sport 5p (4/2000) - Insight (12/2000) - Insight Exclusive i-Pilot (6/2009) - Integra Type R (7/1998) - Jazz 1.2i-DSL (2/2002) - Jazz 1.2i-DSL Executive Leather i-Pilot (3/2006) - Civic 2.2 i-DETEC Executive (8/2012) - Civic CRX VTi (8/1994) - Civic Hybrid (7/2006) - Civic Type R (8/2004) - Civic Type R (6/2007) - Civic Type R (10/1995) - Concerto 1.6i 16v (7/1991) - Concerto 1.6i 16v (3/1993) - CR-V (7/2002) - CR-V (8/1998) - CR-V 2.2 i-DETEC 4WD Auto (4/2007) - CR-V 2.2 i-DETEC 4WD Auto Executive (3/2013) - CR-V 2.2 i-DETEC 4WD Auto Executive (3/2013) - CR-Z (7/2010) - CR-X 1.6i 16v V-Tec (2/1992) - CR-X 1.6i 16v V-Tec (2/1992) - FR-V 2.0 Executive Navi (2/2005) - FR-V 2.2 i-DETEC Executive (10/2005) - HR-V (TC) (5/1999) - HR-V 1.6 V-Tec Sport 5p (4/2000) - Insight (12/2000) - Insight Exclusive i-Pilot (6/2009) - Integra Type R (7/1998) - Jazz 1.2i-DSL (2/2002) - Jazz 1.4 CVT Graphite (1/2005) - Legend 3.5 V6 24v (12/1996) - Legend 3.5 V6 i-VECTEC (2/2007) - Legend Berlina 2.0i V6 Automatica (2/1994) - Legend Coupé 2.7 24v (2/1989) - Legend Coupé V6 (2/1994) - Logo 1.3 (3/1999) - Logo @ You (2/2001) - NSX (12/1991) - NSX Targa (7/1996) - Prelude 2.0i 16v (6/1994) - Prelude 2.0i 4WS (9/1988) - Prelude 2.2 4WS (10/1994) - Prelude 2.2 4WS (6/1997) - S2000 (10/1999) - S2000 (5/2002) - Shuttle 2.2 (3/1997) - Stream 2.0 ES (8/2001)								

MODELLO E VERSIONE

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Acceler. 0-100 (sec.)	Cons. inizio (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
-	Accord 1.8 LS (4/1999) - Accord 2.0 16v Coupé (11/1992) - Accord 2.0 ES (3/1996) - Accord 2.0 ES Aerodeck (11/1996) - Accord 2.0 LS (12/1993) - Accord 2.2i-CTDI Executive (3/2004) - Accord 2.2 V-Tec (8/1996) - Accord Tourer 2.4 (6/2003) - Accord Type R (7/1999) - Civic 1.3 EX (12/1994) - Civic 1.5 LS (12/1995) - Civic 1.5 LS Aerodeck (9/1998) - Civic 1.6 16v LS (6/1995) - Civic 1.6 ESI Coupé (5/1994) - Civic 1.6 LS (4/1995) - Civic 1.6 VTi (4/1995) - Civic 1.6 VTi (2/1995) - Civic 1.6 VTi (10/1995) - Civic 1.6 VTi Sport 5p (4/2000) - Insight (12/2000) - Insight Exclusive i-Pilot (6/2009) - Integra Type R (7/1998) - Jazz 1.2i-DSL (2/2002) - Jazz 1.4 CVT Graphite (1/2005) - Legend 3.5 V6 24v (12/1996) - Legend 3.5 V6 i-VECTEC (2/2007) - Legend Berlina 2.0i V6 Automatica (2/1994) - Legend Coupé 2.7 24v (2/1989) - Legend Coupé V6 (2/1994) - Logo 1.3 (3/1999) - Logo @ You (2/2001) - NSX (12/1991) - NSX Targa (7/1996) - Prelude 2.0i 16v (6/1994) - Prelude 2.0i 4WS (9/1988) - Prelude 2.2 4WS (10/1994) - Prelude 2.2 4WS (6/1997) - S2000 (10/1999) - S2000 (5/2002) - Shuttle 2.2 (3/1997) - Stream 2.0 ES (8/2001)								

METTETEVI COMODI



TUCSON

HYUNDAI Numero verde 800 - 35.91.27

www.hyundai-auto.it

I10

10.100	i10 1.0 Classic	998/3/A	65(48)	9,6(94)	155	14,9	4,7	108

Listino del nuovo

PREZZO chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 (sec.)	Consumo misto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
29.900	i40 WAGON 1.7 CRDi 116cv Comfort	1685/4/A	116 (85)	26,5 (260)	190	12,9	5,0	131
30.500	i40 WAGON 1.7 CRDi 141cv Comfort	1685/4/A	141 (104)	33,6 (330)	200	10,6	5,1	130
32.000	i40 WAGON 1.7 CRDi 141cv aut. Comfort	1685/4/A	136 (100)	32,6 (320)	190	12,0	6,0	134

GENESIS	Lungh. 499 - Largh. 189 - Alt. 148 Bagagliaio (433-)
65.000	GENESIS 3.8 V6 GDI 4WD

IX20	Lungh. 410 - Largh. 177 - Alt. 160 Bagagliaio (440-1486)
16.400	ix20 1.4 Classic
17.450	ix20 1.4 Comfort
18.150	ix20 1.6 Comfort
19.350	ix20 1.6 automatica Comfort
18.700	ix20 1.4 CRDi 90cv Classic
19.750	ix20 1.4 CRDi 90cv Comfort
20.300	ix20 1.6 CRDi 116cv Comfort

TUCSON	Lungh. 448 - Largh. 185 - Alt. 165 Bagagliaio (513-1503)
21.450	TUCSON 1.6 GDI ISG 2WD Classic
23.700	TUCSON 1.6 GDI ISG 2WD Comfort
23.450	TUCSON 1.7 CRDI ISG 2WD Classic
25.700	TUCSON 1.7 CRDI ISG 2WD Comfort
27.450	TUCSON 2.0 CRDI 136cv 4WD Classic
29.700	TUCSON 2.0 CRDI 136cv 4WD Comfort
31.200	TUCSON 2.0 CRDI 136cv 4WD aut. Comfort

SANTA FE	Lungh. 469 - Largh. 188 - Alt. 168 Bagagliaio (534-1582)
39.100	SANTA FE 2.0 CRDI 4WD Comfort Plus
44.200	SANTA FE 2.2 CRDI aut. 4WD Style

LEGGI LE NOSTRE PROVE In listino: i10 1.0 MPI (3/2014) - i30 1.6 CRDi Aut. Style (10/2012) - i30 Wagon 1.6 CRDi Style (2/2013) - i40 1.7 CRDi Aut. Style (1/2012) - ix20 1.4 CRDi 90 Cv Style (4/2011) - i35 2.0 CRDi High 4WD Style Aut (8/2010). **Fuori listino:** Accent 1.3 GS (9/1995) - Accent 1.4 Dynamic 3p (2006) - Atos 1.0 GLS (5/1998) - Atos Prime Active (11/2003) - Coupe 1.6 FX (2/2000) - Coupe 2.0 Dynamic (6/2007) - Coupe 2.0 FX Max (TC) (2/1997) - Coupe 2.0 FX Premium (4/2002) - Gallon 2.5 TD (T) (3/1988) - Getz 1.3 1.3 GLS (11/2002) - Getz 1.5 CRDI (3/2004) - Getz 1.5 CRDI Active 5p (2/2006) - i10 1.1 5p (2/2008) - i20 1.2 16V Comfort (4/2009) - i30 1.6 CRDi VGT Dynamic (10/2007) - Lantra 1.6 16V GLS (8/1991) - Lantra 1.6 GLS (8/1994) - Lantra 2.0 16V GLS Max SW (11/1997) - Matrix 1.5 CRDI (1/2002) - Pony 1.3 GLS (10/1985) - Pony 1.3 GLS (12/1991) - Pony 1.5 GLS (7/1988) - Pony 1.5 GLS (3/1992) - Santa Fe 2.0 CRDI GL Premium (8/2001) - Santa Fe 2.2 CRDI (5/2006) - Santa Fe 2.7 GLS Premium (4/2001) - Scoupe 1.5 12V GT turbo (10/1993) - Scoupe 1.5 12V LS (10/1993) - Scoupe 1.5 LS (5/1991) - Scoupe LSA (10/1994) - Sonata 2.0 16V GLSA (9/1992) - Sonata 2.4 GLS (11/1989) - Sonata 2.0 16V GLS Max (8/1997) - Sonata 2.0 GLS Comfort (1/1999) - Terracan 2.9 CRDI Premium (3/2002) - Tucson 2.0 CRDI Active (10/2004)

INFINITI

Numero verde 00 800 46.34.64.84

www.infiniti.eu

Q30 Lungh. 443 - Largh. 181 - Alt. 150 Bagagliaio (368-)

25.490	Q30 1.5d	1461/4/A	109 (80)	26,5 (260)	190	12,0	3,9	103
29.320	Q30 1.5d Premium	1461/4/A	109 (80)	26,5 (260)	190	12,0	3,9	103
33.020	Q30 1.5d Sport	1461/4/A	109 (80)	26,5 (260)	190	12,0	3,9	103
33.890	Q30 1.5d Premium Tech	1461/4/A	109 (80)	26,5 (260)	190	12,0	3,9	103
31.520	Q30 1.5d DCT Premium	1461/4/A	109 (80)	26,5 (260)	190	11,9	4,1	109
24.990	Q30 1.6t 122cv	1595/4/A	122 (90)	20,4 (200)	200	9,4	5,7	133
28.820	Q30 1.6t 122cv Premium	1595/4/A	122 (90)	20,4 (200)	200	9,4	5,7	133
33.390	Q30 1.6t 122cv Premium Tech	1595/4/A	122 (90)	20,4 (200)	200	9,4	5,7	133
36.320	Q30 1.6t 156cv DCT Sport	1595/4/A	156 (115)	25,5 (250)	215	8,9	5,9	136
37.190	Q30 1.6t 156cv DCT Premium Tech	1595/4/A	156 (115)	25,5 (250)	215	8,9	5,9	136
42.220	Q30 2.0t DCT AWD Sport	1991/4/I	211 (155)	35,7 (350)	230	7,3	6,4	149
31.040	Q30 2.0t DCT	2143/4/A	170 (125)	35,7 (350)	220	8,3	4,5	117
34.870	Q30 2.0t DCT Premium	2143/4/A	170 (125)	35,7 (350)	220	8,3	4,5	117
38.570	Q30 2.0t DCT Sport	2143/4/A	170 (125)	35,7 (350)	220	8,3	4,5	117
39.440	Q30 2.0t DCT Premium Tech	2143/4/A	170 (125)	35,7 (350)	220	8,3	4,5	117
36.870	Q30 2.0t DCT AWD Premium	2143/4/I	170 (125)	35,7 (350)	215	8,5	4,7	122
40.570	Q30 2.0t DCT AWD Sport	2143/4/I	170 (125)	35,7 (350)	215	8,5	4,7	122
41.440	Q30 2.0t DCT AWD Premium Tech	2143/4/I	170 (125)	35,7 (350)	215	8,5	4,7	122

LEGGI LE NOSTRE PROVE Fuori listino: EX 30d GT Premium (2/2011) - EX 37 GT (2/2009) - FX 37 (4/2009) - FX 50 S (4/2010) - G 37 Cabriolet GT Premium (12/2009) - G 37 Coupé S Premium Aut (10/2010) - M 30d GT Premium (8/2011)

MEDIA PREMIUM	JAGUAR XE	Lungh. 467 - Largh. 185 - Alt. 142 Bagagliaio (450-)
	XE 2.0200 automatica Pure	1999/4/P 200 (147) 28,5 (280) 237 7,7 7,5 179
	XE 2.0200 automatica Portfolio	1999/4/P 200 (147) 28,5 (280) 237 7,7 7,5 179

JAGUAR	Numero verde 800 - 01.60.05	www.jaguar.it
XE	Lungh. 467 - Largh. 185 - Alt. 142 Bagagliaio (450-)	
38.400	XE 2.0200 automatica Pure	1999/4/P 200 (147) 28,5 (280) 237 7,7 7,5 179
44.000	XE 2.0200 automatica Portfolio	1999/4/P 200 (147) 28,5 (280) 237 7,7 7,5 179

PREZZO chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 (sec.)	Consumo misto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
41.900	XE 2.0240 automatica Pure	1999/4/P 241 (177)	34,7 (340)	250	6,8	7,5	179	
47.500	XE 2.0240 automatica Portfolio	1999/4/P 241 (177)	34,7 (340)	250	6,8	7,5	179	
55.400	XE 3.0340 S/C automatica S	1999/4/P 340 (250)	45,9 (450)	250	5,1	8,1	194	
37.750	XE 2.0 D 163 Pure	1999/4/P 163 (120)	38,7 (380)	227	8,4	3,8	99	
42.650	XE 2.0 D 163 Portfolio	1999/4/P 163 (120)	38,7 (380)	227	8,4	3,9	104	
40.250	XE 2.0 D 163 automatica Pure	1999/4/P 163 (120)	38,7 (380)	227	8,2	3,9	104	
45.150	XE 2.0 D 163 automatica Portfolio	1999/4/P 163 (120)	38,7 (380)	228	7,8	4,2	109	
37.750	XE 2.0 D 180 Pure	1999/4/P 180 (132)	43,8 (430)	228	7,8	4,2	109	
43.350	XE 2.0 D 180 Portfolio	1999/4/P 180 (132)	43,8 (430)	228	7,8	4,2	109	
40.250	XE 2.0 D 180 automatica Pure	1999/4/P 180 (132)	43,8 (430)	228	7,8	4,2	111	
45.850	XE 2.0 D 180 automatica Portfolio	1999/4/P 180 (132)	43,8 (430)	228	8,1	4,3	114	

PREZZO chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 (sec.)	Consumo misto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
63.940	XF 3.0 V6 Pure	2995/6/P 340 (250)	45,9 (450)	250	5,4	8,3	198	
66.610	XF 3.0 V6 AWD Pure	2995/6/P 340 (250)	45,9 (450)	250	5,4	8,6	204	
71.490	XF 3.0 V6 S	2995/6/P 379 (279)	45,9 (450)	250	5,3	8,3	198	
74.160	XF 3.0 V6 AWD S	2995/6/P 379 (279)	45,9 (450)	250	5,4	8,6	204	
44.220	XF 2.0t E-Performance Pure	1999/4/P 163 (120)	38,7 (380)	229	8,7	4,0	104	
46.780	XF 2.0t E-Performance aut. Pure	1999/4/P 163 (120)	38,7 (380)	227	8,7	4,1	109	
45.870	XF 2.0t 180cv Pure	1999/4/P 180 (132)	43,8 (430)	230	8,0	4,3	114	
48.430	XF 2.0t 180cv aut. Pure	1999/4/P 180 (132)	43,8 (430)	229	8,1	4,3	114	

PREZZO chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 (sec.)	Consumo misto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
43.570	XF SPORTBRAKE 2.2 D 163cv Limited Edition	2179/4/P 163 (120)	40,8 (400)	200	10,9	4,9	129	
47.430	XF SPORTBRAKE 2.2 D 163cv Eco	2179/4/P 163 (120)	40,8 (400)	200	10,9	4,9	129	
50.960	XF SPORTBRAKE 2.2 D 200cv	2179/4/P 200 (147)	45,9 (450)	214	8,8	5,1	135	
55.050	XF SPORTBRAKE 3.0 V6 D	2993/6/P 241 (177)	51,0 (500)	240	7,1	6,1	163	
59.230	XF SPORTBRAKE 3.0 V6 DS	2993/6/P 275 (202)	61,2 (600)	250	6,6	6,1	163	

PREZZO chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 (sec.)	Consumo misto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
86.150	XJ 3.0 V6 S/C Luxury	2995/6/P 340 (250)	45,9 (450)	250	5,8	9,6	224	
90.790	XJ 3.0 V6 S/C Premium Luxury	2995/6/P 340 (250)	45,9 (450)	250	5,9	9,6	224	
94.820	XJ 3.0 V6 S/C LWB Premium Luxury	2995/6/P 340 (250)	45,9 (450)	250	5,9	9,6	224	
95.630	XJ 3.0 V6 S/C AWD Premium Luxury	2995/6/P 340 (250)	45,9 (450)	250	6,4	9,9	234	
99.760	XJ 3.0 V6 S/C AWD LWB Premium Luxury	2995/6/P 340 (250)	45,9 (450)	250	6,4	9,8	234	
143.720	XJ 5.0 V8 S/C R	5000/8/P 510 (375)	63,7 (625)	250	4,9	11,6	270	
84.030	XJ 3.0 V6 D Luxury	2993/6/P 275 (202)	61,2 (600)	250	6,4	6,1	159	
89.070	XJ 3.0 V6 D Premium Luxury	2993/6/P 275 (202)	61,2 (600)	250	6,4	6,1	159	
93.310	XJ 3.0 V6 D LWB Premium Luxury	2993/6/P 275 (202)	61,2 (600)	250	6,4	6,3	167	

</

PREZZO
chiavi in mano)

MODELLO E VERSIONE

Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione (0-100 sec.)	Consumo (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
-----------------------------	----------	-----------------	-----------------	----------------------	----------------------------	--------------------	------------------------

**MADE IN
ITALY**

► È la prima Jeep prodotta in Italia, nella fabbrica di Melfi, assieme alla "gemella" Fiat 500X

► Due e quattro ruote motrici, cambio anche automatico a 9 rapporti

RENEGADE

JEEP Numero verde 02 - 45.28.10.01

www.jeep-official.it

RENEGADE

Lungh. 424 - Largh. 181 - Alt. 167 Bagagliaio (351-1297)

24.000	RENEGADE 1.4 MultiAir Longitude	1368/4/A	140(103)	23,4(230)	181	10,9	6,0	140
25.600	RENEGADE 1.4 MultiAir Limited	1368/4/A	140(103)	23,4(230)	181	10,9	6,0	140
25.800	RENEGADE 1.4 MultiAir 140cv S&S aut. Long.	1368/4/A	140(103)	23,4(230)	181	11,0	5,9	137
27.400	RENEGADE 1.4 MultiAir 140cv S&S aut. Limited	1368/4/A	140(103)	23,4(230)	181	11,0	5,9	137
31.000	RENEGADE 1.4 MultiAir 170cv S&S aut. 4WD Lim.	1368/4/I	170(125)	25,5(250)	196	8,8	6,9	160
20.800	RENEGADE 1.6 Sport	1598/4/A	110(81)	15,5(152)	170	11,8	6,1	141
22.500	RENEGADE 1.6 Longitude	1598/4/A	110(81)	15,5(152)	170	11,8	6,1	141
25.000	RENEGADE 1.6 Multijet Longitude	1598/4/A	120(88)	32,6(320)	178	10,2	4,4	115
26.600	RENEGADE 1.6 Multijet Limited	1598/4/A	120(88)	32,6(320)	178	10,2	4,4	115
25.100	RENEGADE 2.0 Multijet 120cv S&S 4WD Sport	1956/4/I	120(88)	32,6(320)	182	9,5	5,1	134
27.800	RENEGADE 2.0 Multijet 140cv 4WD Longit.	1956/4/I	140(103)	35,7(350)	182	9,5	5,1	134
29.400	RENEGADE 2.0 Multijet 140cv 4WD Limit.	1956/4/I	140(103)	35,7(350)	182	9,5	5,1	134
31.800	RENEGADE 2.0 Multijet 140cv aut. 4WD Limit.	1956/4/I	140(103)	35,7(350)	182	10,2	5,8	150
33.300	RENEGADE 2.0 Multijet 170cv aut. 4WD Trailh.	1956/4/I	170(125)	35,7(350)	196	8,9	5,9	151

WRANGLER

Lungh. 422 - Largh. 187 - Alt. 184 Bagagliaio (142-430)

36.350	WRANGLER 2.8 CRD Sport3p	2776/4/I	200(147)	41,8(410)	172	10,6	7,1	187
39.950	WRANGLER 2.8 CRD Sahara 3p	2776/4/I	200(147)	41,8(410)	172	10,6	7,1	187
37.950	WRANGLER 2.8 CRD automatica Sport3p	2776/4/I	200(147)	46,9(460)	172	10,6	8,1	212
41.150	WRANGLER 2.8 CRD automatica Sahara 3p	2776/4/I	200(147)	46,9(460)	172	10,6	8,1	212
43.650	WRANGLER 2.8 CRD automatica X3p	2776/4/I	200(147)	46,9(460)	172	10,6	8,1	212
43.150	WRANGLER 2.8 CRD Sahara Unlimited 5p	2776/4/I	200(147)	41,8(410)	172	11,1	7,4	194
44.350	WRANGLER 2.8 CRD aut. Sahara Unlimited 5p	2776/4/I	200(147)	46,9(460)	172	10,7	8,3	217
46.850	WRANGLER 2.8 CRD aut. XUnlimited 5p	2776/4/I	200(147)	46,9(460)	172	10,7	8,3	217

CHEROKEE

Lungh. 462 - Largh. 186 - Alt. 171 Bagagliaio (412-1267)

39.900	CHEROKEE 2.0 Mit 140cv FWD Longitude	1956/4/A	140(103)	35,7(350)	187	10,9	5,3	139
41.900	CHEROKEE 2.0 Mit 140cv 4WD Longitude	1956/4/I	140(103)	35,7(350)	189	12,0	5,6	147
45.900	CHEROKEE 2.2 Mit 185cv aut. 4WD Longitude	2184/4/I	185(136)	44,9(440)	201	8,8	5,7	150
50.500	CHEROKEE 2.2 Mit 200cv aut. 4WD Limited	2184/4/I	200(147)	44,9(440)	204	8,5	5,7	150

GRAND CHEROKEE

Lungh. 485 - Largh. 194 - Alt. 175 Bagagliaio (782-1554)

91.320	GRAND CHEROKEE 6.4V8 SRT	6417/8/I	468(344)	63,6(624)	257	5,0	14,0	327
56.520	GRAND CHEROKEE 3.0 V6 Multijet 190cv Lar.	29876/6/I	190(140)	44,9(440)	202	8,2	7,5	198
64.020	GRAND CHEROKEE 3.0 V6 Multijet 250cv Lim.	29876/6/I	250(184)	58,1(570)	202	8,2	7,5	198

LEGGI LE NOSTRE PROVE In listino: Compass 2.2 CRD Limited (8/2011) - Grand Cherokee 3.0 CRD Overland (10/2011) - Grand Cherokee 3.0 V6 Mjet II Summit (10/2013) - Fuori listino: Cherokee 2.5 CRD (1/2002) - Cherokee 2.5 TD Country (5/1995) - Cherokee 4.0 Limited (175 Cv) (3/1990) - Cherokee 4.0 Limited 5p (1/1989) - Compass 2.0 CRD Limited (0/2007) - Grand Cherokee 2.5 TD (5/1998) - Grand Cherokee 2.7 CRD Limited (3/2002) - Grand Cherokee 3.0 CRD Limited (11/2005) - Grand Cherokee 3.1 TD (7/1999) - Grand Cherokee 4.0 (8/1992) - Grand Cherokee 4.0 Laredo (10/1993) - Grand Cherokee 4.7 V8 Overland (11/2002) - Grand Cherokee 4.7 V8 LX (10/2001) - Grand Cherokee 5.2 V8 (7) (11/1997) - Grand Cherokee 5.9 (5/1998) - Patriot 2.0 CRD Limited (9/2009) - Wrangler 2.5 Laredo (7/1990) - Wrangler 2.8 CRD Rubicon 3p (7/2007) - Wrangler 4.0 Laredo Hard Top (10/1993)

KIA Numero verde 848 - 58.25.88

www.kia-auto.it

PICANTO

Lungh. 360 - Largh. 160 - Alt. 148 Bagagliaio (200-870)

10.500	PICANTO 1.0 City Limited 5p	998/4/A	69(51)	9,7(95)	153	14,4	4,2	99
11.800	PICANTO 1.0 EcoGPL City Limited 5p	998/4/A	69(51)	9,7(95)	153	14,4	5,7	93

RIO

Lungh. 405 - Largh. 172 - Alt. 146 Bagagliaio (288-923)

12.600	RIO 1.2 CVVT City 5p	1248/4/A	86(63)	12,2(120)	172	13,1	5,1	119
13.100	RIO 1.2 CVVT Active 5p	1248/4/A	86(63)	12,2(120)	172	13,1	5,1	119
14.100	RIO 1.2 EcoGPL City 5p	1248/4/A	86(63)	12,2(120)	172	13,1	7,2	116
14.600	RIO 1.2 EcoGPL Active 5p	1248/4/A	86(63)	12,2(120)	172	13,1	7,2	116
14.800	RIO 1.1 CRDI Active 5p	1120/3/A	75(55)	17,3(170)	158	16,1	4,0	106

CEE'D

Lungh. 431 - Largh. 178 - Alt. 147 Bagagliaio (380-1318)

20.000	CEE'D 1.0 TD-GDI 99cv Cool	998/3/A	99(73)	17,4(171)	185	12,8	6,1	109
17.500	CEE'D 1.6 GDI Active	1591/4/A	135(99)	16,8(165)	195	9,6	6,6	119
19.500	CEE'D 1.6 GDI Cool	1591/4/A	135(99)	16,8(165)	195	9,9	6,6	119
20.000	CEE'D 1.6 CRDI 110cv Active	1582/4/A	110(81)	28,5(280)	190	11,1	4,2	94
22.000	CEE'D 1.6 CRDI 110cv Cool	1582/4/A	110(81)	28,5(280)	190	11,1	4,2	94

MODELLO E VERSIONE

PREZZO
chiavi in mano)

CEE'D SPORTSWAGON

Lungh. 451 - Largh. 178 - Alt. 148 Bagagliaio (528-1642)

20.900	CEE'D SW 1.0 TD-GDI 99cv Cool	998/3/A	99(73)	17,4(171)	182	13,1	6,3	117
--------	-------------------------------	---------	--------	-----------	-----	------	-----	-----

18.400	CEE'D SW 1.6 GDI Active	1591/4/A	135(99)	16,7(164)	192	10,2	7,4	131
--------	-------------------------	----------	---------	-----------	-----	------	-----	-----

20.400	CEE'D SW 1.6 GDI Cool	1591/4/A	135(99)	16,7(164)	192	10,2	7,4	131
--------	-----------------------	----------	---------	-----------	-----	------	-----	-----

20.900	CEE'D SW 1.6 CRDI 110cv Active	1582/4/A	110(81)	28,5(280)	188	11,5	4,4	102
--------	--------------------------------	----------	---------	-----------	-----	------	-----	-----

22.900	CEE'D SW 1.6 CRDI 110cv Cool	1582/4/A	110(81)	28,5(280)	188	11,5	4,4	102
--------	------------------------------	----------	---------	-----------	-----	------	-----	-----

24.900	CEE'D SW 1.6 CRDI 136cv Cool	1582/4/A	136(100)	28,5(280)	194	10,5	4,4	102
--------	------------------------------	----------	----------	-----------	-----	------	-----	-----

VENGA

Lungh. 407 - Largh. 177 - Alt. 160 Bagagliaio (440-1486)

15.600	VENGA 1.4 CVVT Active	1396/4/A	90(66)	14,0(137)	168	12,9	6,0	140
--------	-----------------------	----------	--------	-----------	-----	------	-----	-----

17.600	VENGA 1.4 EcoGPL Active	1396/4/A	90(66)	14,0(137)	168	12,9	8,5	137
--------	-------------------------	----------	--------	-----------	-----	------	-----	-----

17.600	VENGA 1.4 CRDI 90cv Active	1396/4/A	90(66)	22,4(220)	167	14,5	4,5	119
--------	----------------------------	----------	--------	-----------	-----	------	-----	-----

SOUL

Lungh. 414 - Largh. 180 - Alt. 161 Bagagliaio (354-1367)

19.000	SOUL 1.6 GDI Your Soul	1591/4/A	132(97)	16,4(161)	185	11,0	7,3	170
--------	------------------------	----------	---------	-----------	-----	------	-----	-----

21.500	SOUL 1.6 Eco GPL+Your Soul	1591/4/A	132(97)	15,7(154)	185	11,0	8,8	142
--------	----------------------------	----------	---------	-----------	-----	------	-----	-----

CARENS

Lungh. 453 - Largh. 181 - Alt. 161 Bagagliaio (536-1649)

21.400	CARENS 1.6 GDI Class	1591/4/A	135(99)	16,8(165)	185	11,3	6,5	150
--------	----------------------	----------	---------	-----------	-----	------	-----	-----

23.400	CARENS 1.7 CRDI 116cv Class	1685/4/A	116(85)	26,5(260)	181	13,0	4,8	125
--------	-----------------------------	----------	---------	-----------	-----	------	-----	-----

25.400	CARENS 1.7 CRDI 141cv aut. Class	1685/4/A	141(104)	33,6(330)	191	10,4	5,2	135
--------	----------------------------------	----------	----------	-----------	-----	------	-----	-----

SPORTAGE

Lungh. 444 - Largh. 186 - Alt. 164 Bagagliaio (465-1353)

20.600	SPORTAGE 1.6 GDI 2WD Active	1591/4/A	135(99)	16,8(165)	178	11,5	6,8	158
--------	-----------------------------	----------	---------	-----------	-----	------	-----	-----

23.100	SPORTAGE 1.6 GDI EcoGPL 2WD Active	1591/4/A	135(99)	17,0(167)	178	11,5	8,8	140
--------	------------------------------------	----------	---------	-----------	-----	------	-----	-----

23.100	SPORTAGE 1.7 CRDI 2WD Active	1685/4/A	116(85)	26,5(260)	173	12,3	5,3	139
--------	------------------------------	----------	---------	-----------	-----	------	-----	-----

LEGGI LE NOSTRE PROVE In listino: Picanto 1.0 Trendy (8/2011) - Rio 2.0 EX Plus (12/2011) - Sorento 2.2 CRDI Active Class (2/2010) - Soul (8/2014) - Soul 1.6 CRDI Cool (5/2009) - Sportage 2.0 CRDI VGT AWD Class (12/2010) - Venga 1.4 CRDI 90 cv EX (4/2010) - Fuori listino: Carens 2.0 CRDI (11/2002) - Carens 2.0 CRDI VGT EX Harmony (1/2007) - Carnival 2.9 16v CRDI VGT V (8/2006) - Carnival 2.9 TD 16v Top (T) (8/2002) - Cee'd 1.6 CRDI VGT EX (4/2007) - Cee'd Sporty Wagon 1.6 CRDI VGT TX (12/2007) - Cerato 1.5 CRDI Life (7/2005) - Clarus 1.8 16v Wagon Top (T) (2/1999) - Clarus 2.0 16v GLX (10/1997) - Joyce 2.0 16v (4/2001) - Opirus (2/2004) - Picanto 1.1 CRDI Spicy (2/2006) - Picanto 1.1 EX Spy (6/2004) - Picanto 1.1 Trendy (5/2008) - Rio 1.6 (2001) - Rio 1.3 LS Top (3/2003) - Rio 1.3 Sedan RS Comfort 4p (10/2003) - Rio 1.5 CRDI EX Challenge (12/2005) - Sephia 1.6 GTX (2/1994) - Shuma (8/1998) - Sorento 2.5 16v CRDI (3/2006) - Sorento 2.5 16v CRDI VGT Active Class (11/2006) - Sorento 2.5 CRDI EX Top (9/2002) - Sportage 2.0 16V EcoSuv 2WD Active (2/2009) - Sportage 2.0 CRDI Active Class (4/2005) - Sportage 2.0 CRDI VGT Active Class (7/2006) - Sportage 2.0 TDI 4x4 Top (8/1999)

LAMBORGHINI Numero verde 848 - 58.25.88 www.lamborghini.com

HURACAN

Lungh. 446 - Largh. 192 - Alt. 117 Bagagliaio (-)

206.790	HURACAN LP610-4	5204/10/L	611(449)	57,1(560)	325	3,2	12,5	290
---------	-----------------	-----------	----------	-----------	-----	-----	------	-----

AVENTADOR

Lungh. 478 - Largh. 203 - Alt. 114 Bagagliaio (-)

329.400	AVENTADOR LP700-4	6498/12/L	700(515)	70,3(690)	350	2,9	16,0	370
---------	-------------------	-----------	----------	-----------	-----	-----	------	-----

366.000	AVENTADOR LP700-4 Roadster	6498/12/L	700(515)	70,3(690)	350	3,0	16,0	370
---------	----------------------------	-----------	----------	-----------	-----	-----	------	-----

399.172	AVENTADOR LP750-4 Superveloce	6498/12/L	751(552)	70,3(690)	350	2,8	16,0	370
---------	-------------------------------	-----------	----------	-----------	-----	-----	------	-----

435.722	AVENTADOR LP750-4 Superveloce Roadster	6498/12/L	751(552)	70,3(690)	350	2,8	16,0	370
---------	--	-----------	----------	-----------	-----	-----	------	-----

LEGGI LE NOSTRE PROVE In listino: Aventador LP 700-4 (4/2012) - Fuori listino: Diablo Roadster (TC) (10/1997) - Diablo SV '98 530 Cv (T) (1/1998) - Diablo VT (3/1994) - Gallardo (1/2004) - Gallardo LP 560-4 e-gear (9/2008) - Gallardo LP 570-4 Superleggera (9/2010) - Gallardo Special Edition (12/2005) - Gallardo Spyder LP 560-4 e-gear (8/2009) - Gallardo Superleggera (7/2007) - LM 002 (12/1986) - Murcielago LP 640-4 (12/2008) - Murcielago LP 670-4 SV (12/2009)

12.600	CITY CAR GLAMOUR	5204/10/L	611(449)	57,1(560)	325	3,2	12,5	290
--------	------------------	-----------	----------	-----------	-----	-----	------	-----

12.600	CITY CAR GLAMOUR	5204/10/L	611(449)	57,1(560)	325	3,2	12,5	290
--------	------------------	-----------	----------	-----------	-----	-----	------	-----

12.600	CITY CAR GLAMOUR	5204/10/L	611(449)	57,1(560)	325	3,2	12,5	290
--------	------------------	-----------	----------	-----------	-----	-----	------	-----

12.600	CITY CAR GLAMOUR	5204/10/L	611(449)	57,1(560)	325	3,2	1
--------	------------------	-----------	----------	-----------	-----	-----	---

PREZZO chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Acceler. 0-100 (sec.)	Cons. inizio (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
20.200	MAZDA3 1.5 Skyactiv-G Evolve	1496/4/A	101(74)	15,3(150)	182	10,8	5,1	119	
23.700	MAZDA3 2.0 Skyactiv-G Exceed	1998/4/A	165(121)	21,4(210)	210	8,2	5,8	135	
24.400	MAZDA3 2.2 Skyactiv-D Evolve	2191/4/A	150(110)	38,7(380)	210	8,1	4,1	107	
26.300	MAZDA3 2.2 Skyactiv-D Exceed	2191/4/A	150(110)	38,7(380)	210	8,1	4,1	107	

MAZDA

Lungh. 487 - Largh. 184 - Alt. 145 Bagagliaio (489-..)

28.300	MAZDA6 2.2 Skyactiv-D 150cv Essence	2191/4/A	150(110)	38,7(380)	211	9,1	3,9	104	
30.900	MAZDA6 2.2 Skyactiv-D 150cv Evolve	2191/4/A	150(110)	38,7(380)	211	9,1	3,9	104	
35.950	MAZDA6 2.2 Skyactiv-D 175cv aut. Exceed	2191/4/A	175(129)	42,8(420)	216	8,4	4,8	127	

MAZDA6 WAGON

Lungh. 481 - Largh. 184 - Alt. 148 Bagagliaio (522-1664)

28.300	MAZDA6 2.2 Skyactiv-D 150cv Essence Wag.	2191/4/A	150(110)	38,7(380)	210	9,3	4,2	110	
30.900	MAZDA6 2.2 Skyactiv-D 150cv Evolve Wag.	2191/4/A	150(110)	38,7(380)	210	9,3	4,2	110	
35.950	MAZDA6 2.2 Skyactiv-D 175cv aut. Ex. Wag.	2191/4/A	175(129)	42,8(420)	216	8,6	4,9	129	

CX-3

Lungh. 428 - Largh. 173 - Alt. 154 Bagagliaio (350-1260)

18.800	CX-32.0 Skyactiv-G 2WD Essence	1998/4/A	120(88)	20,8(204)	192	9,0	5,9	137	
20.300	CX-32.0 Skyactiv-G 2WD Evolve	1998/4/A	120(88)	20,8(204)	192	9,0	5,9	137	
24.750	CX-32.0 Skyactiv-G 4WD Exceed	1984/4/I	150(110)	20,8(204)	200	8,7	6,4	150	
21.900	CX-31.5 Skyactiv-D 2WD Evolve	1499/4/A	105(77)	27,5(270)	177	10,1	4,0	105	
24.750	CX-31.5 Skyactiv-D 2WD Exceed	1499/4/A	105(77)	27,5(270)	177	10,1	4,0	105	
26.750	CX-31.5 Skyactiv-D 4WD Exceed	1499/4/I	105(77)	27,5(270)	173	10,5	4,7	123	

CX-5

Lungh. 456 - Largh. 184 - Alt. 167 Bagagliaio (503-1620)

28.900	CX-52.2 Skyactiv-G AWD Evolve	1998/4/I	160(118)	21,2(208)	197	10,5	6,0	155	
23.850	CX-52.2 Skyactiv-G Essence	1998/4/A	165(121)	21,4(210)	200	9,2	6,0	139	
26.900	CX-52.2 Skyactiv-G Evolve	1998/4/A	165(121)	21,4(210)	200	9,2	6,0	139	
25.850	CX-52.2 Skyactiv-D Essence	2191/4/A	150(110)	38,7(380)	202	9,2	4,6	119	
28.900	CX-52.2 Skyactiv-D Evolve	2191/4/A	150(110)	38,7(380)	202	9,2	4,6	119	
30.900	CX-52.2 Skyactiv-D AWD Evolve	2191/4/I	150(110)	38,7(380)	197	9,4	5,2	136	

MX-5

Lungh. 392 - Largh. 174 - Alt. 123 Bagagliaio (130-..)

25.300	MX-5 1.5 Skyactiv-G Evolve	1496/4/P	131(96)	15,3(150)	204	8,3	6,0	139	
27.700	MX-5 1.5 Skyactiv-G Exceed	1496/4/P	131(96)	15,3(150)	204	8,3	6,0	139	
29.950	MX-5 2.0 Skyactiv-G	1998/4/P	160(118)	20,4(200)	214	7,3	6,6	154	

LEGGI LE NOSTRE PROVE

In listino: 2.1.3 86 Cv Fun (12/2007) - 2.1.3 Sporty 5p (6/2011) - 3.2.2L Skyactiv-D Aut. Exceed (2/2014) - CX-5 2.2 Skyactiv-D Exceed Aut (7/2012) - MX-5 2.0 16V High (2/2006)

- MX-5 2.0 16V Roadster Coupé Aut. Fire (10/2009) - MX-5 2.0 16V Roadster Coupé Fire (6/2010) - MX-5 2.0 16V Roadster Coupé High (3/2007) - **Fuori listino:** 121.1 3 16V Cabrio Top (7/1993) - 121.1 3 16V Cabrio Top (10/1989) - 121.1 16V (3/1995) - 323.1 3 GLX 3p (2/1993) - 323.4 4WD GT-R (1/1993) - 323. F 1.8 GT 16V 5p (6/1992) - 323.2 TDS GLX Exclusive (10/1999) - 323. Lantis 2.0 V6 (8/1997) - 6.2 2.0 16V (2/2003) - 6.2 2.0 D Wagon Luxury (7/2008) - 6.2 2.0 TD Wagon (1/2003) - 626.1 8 SW (5/1998) - 626.2 2.0 GT (12/1989) - 626.2 2.0 GLX (9/1992) - 626. SW TD (12/1998) - 626. SW TD GLX (TC) (11/1999) - Demio 1.3 16V GLX 75 (3/1999) - Demio 1.5 (8/2000) - Mazda 2.2 (5/2003) - Mazda 2.4 TD Club (2/2004) - Mazda 3.1 16V Touring (1/2004) - Mazda 3.1 16V TD Advanced (3/2012) - Mazda 3.1 16V Touring (11/2004) - Mazda 3.2 MZR-CD Energy (8/2007) - Mazda 3.2 MZR-CD 150 Cv Advanced (9/2009) - Mazda 5.1 8 Mzr Speed (10/2005) - MX-3 (1/1982) - MX-5 1.6 (7/1988) - MX-5 1.6 16V (10/1995) - MX-5 1.6 Stary Blu (5/2002) - MX-5 1.8 (8/1994) - MX-5 1.8 T (7/1995) - MX-5 1.8 T (9/1998) - MX-5 1.8 V Special (8/1991) - Premacy TD Touring (4/2000) - RX-7 (9/1994) - RX-7 Coupé (200 Cv) (1/1991) - RX-8 (12/2003) - Xedos 6 (2/1995) - Xedos 9 (8/1996)

MCLAREN Numero verde 800 - 16.61.15 www.milan.mclaren.com

12C COUPE

Lungh. 451 - Largh. 191 - Alt. 120 Bagagliaio (..-)

212.200	12C coupe	3799/8/P	626(460)	61,2(600)	328	3,1	11,7	279	
---------	-----------	----------	----------	-----------	-----	-----	------	-----	--

12C SPIDER

Lungh. 451 - Largh. 191 - Alt. 120 Bagagliaio (..-)

235.600	12C spider	3799/8/P	626(460)	61,2(600)	328	3,1	11,7	279	
---------	------------	----------	----------	-----------	-----	-----	------	-----	--

MEDIA GRANDE

► Erede della GLK, è cresciuta in lunghezza (+13 cm) e passo (+11,8 cm) a beneficio dell'abitabilità
 ► I motori a benzina e td vantano, rispetto alle precedenti unità, consumi ridotti fino al 19%

MERCEDES-BENZ Numero verde 800-77.44.11 www.mercedes-benz.it

A

Lungh. 430 - Largh. 178 - Alt. 143 Bagagliaio (341-1157)

23.880	A 160 Executive	1595/4/A	102(75)	18,3(180)	190	10,6	5,4	124	
25.100	A 180 Executive	1595/4/A	122(90)	20,4(200)	202	8,9	5,5	127	
28.240	A 200 Executive	1595/4/A	156(115)	25,5(250)	224	8,1	5,5	128	
32.970	A 220 Automatic 4Matic Executive	1991/4/I	184(135)	30,6(300)	228	7,4	6,3	148	
31.360	A 250 Executive	1991/4/A	211(155)	35,7(350)	240	6,5	6,6	151	
34.900	A 250 Automatic 4Matic Executive	1991/4/I	211(155)	35,7(350)	240	6,4	6,5	152	
47.636	A 45 AMG Automatic 4Matic	1991/4/I	381(280)	48,4(475)	250	4,2	6,9	162	

PREZZO chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Acceler. 0-100 (sec.)	Cons. inizio (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
24.480	A 160d Executive	1461/4/A	90(66)	24,5(240)	180	13,6	3,7	98	
26.714	A 160d Automatic Executive	1461/4/A	90(66)	24,5(240)	190	10,4	3,7	98	
25.100	A 180d Executive	1461/4/A	109(80)	26,5(260)	190	11,3	3,7	98	
27.340	A 180d Automatic Executive	1461/4/A	109(80)	26,5(260)	190	11,3	3,7	98	
28.190	A 200d Executive	2143/4/A	136(100)	30,6(300)	210	9,3	4,1	106	
30.430	A 200d Automatic Executive	2143/4/A	136(100)	30,6(300)	210	8,8	4,6	121	
31.130	A 200d Automatic 4Matic Executive	2143/4/I	136(100)	30,6(300)	210	8,8	4,6	121	
32.760	A 220d Executive	2143/4/A	177(130)	35,7(350)	224	7,5	4,0	104	
37.980	A 220d Automatic 4Matic Executive	2143/4/I	177(130)	35,7(350)	220	7,5	4,6	121	

Lungh. 438 - Largh. 179 - Alt. 145 Bagagliaio (488-1545)

PREZZO chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Acceler. 0-100 (sec.)	Cons. inizio (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
24.410	B 160d Executive	1595/4/A	122(90)	20,4(200)	200	9,2	5,6	129	
26.990	B 200 Executive	1595/4/A	156(115)	25,5(250)	220	8,6	5,6	130	
31.710	B 220 Automatic 4Matic Executive	1991/4/I	184(135)	30,6(300)	225	7,5	6,5	151	
35.100	B 250 Automatic Executive	1991/4/I	211(155)	35,7(350)	240	6,8	6,1	141	
37.357	B 250 Aut. 4Matic Executive	1991/4/I	211(155)	35,7(350)	235	6,7	6,6	154	
30.010	B 200 Natural Gas Drive Executive	1991/4/A	156(115)	27,5(270)	200	9,2	4,3	117	
25.410	B 160 CDI Executive	1461/4/A	90(66)	24,5(240)	180	14,0	4,1	108	
27.630	B 160 CDI Automatic Executive	1461/4/A	90(66)	24,5(240)	180	14,3	4,0	108	
26.390	B 180 CDI Executive	1461/4/A	109(80)	26,5(260)	190	11,6	4,1	108	
28.610	B 180 CDI Automatic Executive	1461/4/A	109(80)	26,5(260)	190	11,9	4,1	104	
29.250	B 200 CDI Executive	1796/4/A	136(100)	30,6(300)	210	9,9	4,3	111	
31.470	B 200 CDI Automatic Executive	2143/4/A	136(100)	30,6(300)	210	9,8	4,0	104	
33.730	B 200 CDI Aut. 4Matic Executive	2143/4/I	136(100)	30,6(300)	207	9,8	5,0	130	
37.090	B 220 CDI Aut. 4Matic Executive	2143/4/I	177(130)	35,7(350)	224	8,3	4,1	107	
39.350	B 220 CDI Aut. 4Matic Executive	2143/4/I	177(130)	35,7(350)	220	8,3	5,0	130	
41.403	B Electric Drive Executive								

Listino del nuovo

PREZZO chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 sec.	Consumo misto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)		
									PREZZO chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE
49.884	E200 NGD Aut. Executive	1991/4/P	156 (115)	27,5 (270)	220	10,4	4,3	116	42.672	CLA 250 Automatic 4Matic Executive
41.584	E200 BlueTEC Executive	2143/4/P	136 (100)	36,7 (360)	210	10,2	4,6	119	57.695	CLA 45 AMG 4Matic
44.207	E200 BlueTEC Aut. Executive	2143/4/P	136 (100)	36,7 (360)	207	9,5	4,5	118	31.147	CLA 180 CDI Executive
46.940	E220 BlueTEC Executive	2143/4/P	170 (125)	40,8 (400)	228	8,6	4,5	118	33.382	CLA 180 CDI Automatic Executive
49.653	E220 BlueTEC Automatic Executive	2143/4/P	170 (125)	40,8 (400)	230	8,2	4,5	116	34.001	CLA 200 CDI Executive
52.400	E220 BlueTEC Aut. 4Matic Executive	2143/4/I	170 (125)	40,8 (400)	222	8,5	5,1	134	36.235	CLA 200 CDI Automatic Executive
52.290	E250 BlueTEC Automatic Executive	2143/4/P	204 (150)	51,0 (500)	240	7,5	4,6	121	38.490	CLA 200 CDI Automatic 4Matic Executive
55.095	E250 BlueTEC Aut. 4Matic Executive	2143/4/I	204 (150)	51,0 (500)	238	7,8	5,1	135	39.244	CLA 220 CDI Automatic Executive
56.810	E350 BlueTEC Aut. Executive	2987/6/P	258 (190)	63,2 (620)	250	6,4	5,0	133	41.490	CLA 220 CDI Automatic 4Matic Executive
60.375	E350 BlueTEC Aut. 4Matic Executive	2987/6/I	258 (190)	63,2 (620)	250	6,6	5,7	150		
54.194	E300 BlueTEC Aut. Hybrid Executive	2143/4/P	204 (150)	51,0 (500)	242	7,1	3,8	99		
E SW		Lungh. 500 - Largh. 185 - Alt. 151 Bagagliaio (695-1950)								
45.694	E200 Executive SW	1991/4/P	184 (135)	27,5 (270)	226	8,5	6,4	149	31.390	CLA 180 Shooting Brake Executive
63.411	E400 Aut. 4Matic Executive SW	3498/6/I	333 (245)	48,9 (480)	250	5,4	7,7	180	34.710	CLA 200 Shooting Brake Executive
76.677	E500 Aut. Executive SW	4663/8/P	408 (300)	61,2 (600)	250	5,0	9,1	212	41.470	CLA 250 Aut. Shooting Brake Executive
77.787	E500 Aut. 4Matic Executive SW	4663/8/I	408 (300)	61,2 (600)	250	4,9	9,7	227	43.390	CLA 250 Aut. 4Matic Shooting Brake Exec.
117.687	E63 AMG 4Matic SW	5461/8/I	558 (410)	73,4 (720)	250	3,8	10,5	246	58.610	CLA 45 AMG 4Matic Shooting Brake
132.817	E63 AMG S 4Matic SW	5461/8/I	585 (430)	81,5 (800)	250	3,7	10,5	246	34.920	CLA 200 CDI Shooting Brake Executive
43.904	E200 BlueTEC Executive SW	2143/4/P	136 (100)	36,7 (360)	205	10,7	4,9	129	37.154	CLA 200 CDI Aut. 4M. Shooting Brake Exec.
46.527	E200 BlueTEC Aut. Executive SW	2143/4/P	136 (100)	36,7 (360)	203	9,8	4,8	126	39.400	CLA 200 CDI Aut. 4M. Shooting Brake Exec.
49.260	E220 BlueTEC Executive SW	2143/4/P	170 (125)	40,8 (400)	220	8,9	4,9	127	40.160	CLA 220 CDI Automatic Shooting Brake Exec.
51.883	E220 BlueTEC Aut. Executive SW	2143/4/P	170 (125)	40,8 (400)	222	8,6	4,7	123	42.400	CLA 220 CDI Aut. 4Matic Shooting Brake Exec.
53.620	E220 BlueTEC Aut. 4Matic Executive SW	2143/4/I	170 (125)	40,8 (400)	214	8,9	5,5	143		
54.610	E250 BlueTEC Aut. Executive SW	2143/4/P	204 (150)	51,0 (500)	236	7,7	4,7	124		
55.095	E250 BlueTEC Aut. 4Matic Executive SW	2143/4/I	204 (150)	51,0 (500)	230	8,1	5,3	140		
60.375	E350 BlueTEC Aut. 4Matic Executive SW	2987/6/I	258 (190)	63,2 (620)	240	6,8	6,1	160		
60.930	E350 BlueTEC Aut. Executive SW	2987/6/P	258 (190)	63,2 (620)	250	6,6	5,3	138		
54.194	E300 BlueTEC Aut. Hybrid Executive SW	2143/4/P	204 (150)	51,0 (500)	232	7,4	4,1	109		
E COUPE'		Lungh. 470 - Largh. 179 - Alt. 140 Bagagliaio (450-1)								
43.158	E200 Executive coupé	1991/4/P	184 (135)	27,5 (270)	240	8,0	6,1	142	126.042	CLS 63 AMG
48.258	E250 Aut. Executive coupé	1991/4/P	211 (155)	35,7 (350)	250	7,1	5,7	132	129.618	CLS 63 AMG 4Matic
45.798	E220 BlueTEC Executive coupé	2143/4/P	170 (125)	40,8 (400)	235	8,5	4,3	110	57.978	CLS 220 BlueTEC Sport
49.228	E250 BlueTEC Executive coupé	2143/4/P	204 (150)	51,0 (500)	250	7,4	4,4	116	60.418	CLS 250 BlueTEC Sport
56.648	E350 BlueTEC Aut. Sport coupé	2987/6/P	258 (190)	63,2 (620)	250	6,2	5,1	134	63.224	CLS 250 BlueTEC 4Matic Sport
									69.288	CLS 350 BlueTEC 4Matic Sport
									66.482	CLS 350 BlueTEC Sport
E CABRIO		Lungh. 470 - Largh. 179 - Alt. 140 Bagagliaio (300-390)								
48.218	E200 Executive cabriolet	1991/4/P	184 (135)	27,5 (270)	235	8,6	6,4	150	127.384	CLS 63 AMG Shooting Brake
52.898	E250 Aut. Executive cabriolet	1991/4/P	211 (155)	35,7 (350)	245	7,5	6,2	144	131.570	CLS 63 AMG 4Matic Shooting Brake
50.438	E220 BlueTEC Executive cabriolet	2143/4/P	170 (125)	40,8 (400)	230	8,8	4,9	127	59.930	CLS 220 BlueTEC Shooting Brake Sport
53.868	E250 BlueTEC Executive cabriolet	2143/4/P	204 (150)	51,0 (500)	243	7,7	5,0	130	62.370	CLS 250 BlueTEC Shooting Brake Sport
60.868	E350 BlueTEC Aut. Sport cabriolet	2987/6/P	258 (190)	63,2 (620)	250	6,7	5,3	138	65.176	CLS 250 BlueTEC 4Matic Shooting Brake Sport
									71.240	CLS 350 BlueTEC 4Matic Shooting Brake Sport
									68.434	CLS 350 BlueTEC Shooting Brake Sport
S BERLINA		Lungh. 512 - Largh. 190 - Alt. 150 Bagagliaio (530-1)								
114.370	S 500 Premium	4663/8/P	456 (335)	71,4 (700)	250	4,8	8,6	199	103.930	SL 400 BlueEfficiency
118.270	S 500 4Matic Premium	4663/8/I	456 (335)	71,4 (700)	250	4,8	9,1	211	121.290	SL 500 BlueEfficiency
170.680	S 63 AMG	5461/8/P	585 (430)	91,7 (900)	250	4,4	10,1	237	167.370	SL 63 AMG
94.380	S 350 BlueTEC 4Matic Premium	2987/6/I	252 (185)	63,2 (620)	250	6,8	5,9	156	249.740	SL 65 AMG Performance
92.060	S 350 BlueTEC Premium	2987/6/P	258 (190)	63,2 (620)	250	6,8	5,5	146		
90.900	S 300 BlueTEC Hybrid Premium	2143/4/P	231 (170)	51,0 (500)	240	7,6	4,4	115		
97.220	S 400 Hybrid Premium	3498/6/P	333 (245)	37,7 (370)	250	6,8	6,3	147		
S LUNGA		Lungh. 525 - Largh. 190 - Alt. 150 Bagagliaio (530-1)								
118.290	S 500 Premium lunga	4663/8/P	456 (335)	71,4 (700)	250	4,8	8,6	199	125.200	AMG GT
122.190	S 500 4Matic Premium lunga	4663/8/I	456 (335)	71,4 (700)	250	4,8	9,1	211	144.600	AMG GTS
100.060	S 350 BlueTEC 4Matic Premium lunga	2987/6/I	252 (185)	63,2 (620)	250	6,8	5,9	156		
97.740	S 350 BlueTEC Premium lunga	2987/6/P	258 (190)	63,2 (620)	250	6,8	5,6	148		
96.580	S 300 BlueTEC Hybrid Premium lunga	2143/4/P	231 (170)	51,0 (500)	240	7,6	4,4	115		
118.290	S 500 plug-in Hybrid Premium lunga	2996/6/P	442 (325)	347 (340)	250	5,2	2,8	65		
103.170	S 400 Hybrid Premium lunga	3498/6/P	333 (245)	37,7 (370)	250	6,8	6,3	147		
MAYBACH S		Lungh. 545 - Largh. 190 - Alt. 150 Bagagliaio (500-1)								
156.050	MAYBACH S 500 Maximum	4663/8/P	456 (335)	71,4 (700)	250	5,0	8,9	207	124.270	GLA 180 Executive
159.950	MAYBACH S 500 4Matic Maximum	4663/8/I	456 (335)	71,4 (700)	250	5,0	8,9	207	32.130	GLA 200 Executive
199.620	MAYBACH S 600 Maximum	5980/12/P	530 (390)	84,6 (830)	250	5,0	11,7	274	37.560	GLA 250 Automatic Executive
									39.950	GLA 250 Automatic 4Matic Executive
									59.870	GLA 45 AMG 4Matic
									30.270	GLA 180 CDI Executive
									32.490	GLA 180 CDI Automatic Executive
									32.360	GLA 200 CDI Executive
									34.580	GLA 200 CDI Automatic Executive
									36.860	GLA 220 CDI Automatic 4Matic Executive
									38.760	GLA 220 CDI Automatic 4Matic Executive
									41.060	GLA 220 CDI Automatic 4Matic Executive
CLA		Lungh. 463 - Largh. 178 - Alt. 143 Bagagliaio (470-1)								
30.472	CLA 180 Executive	1595/4/A	122 (90)	20,4 (200)	210	9,3	5,4	126	48.550	GLC 250 4Matic Executive
33.799	CLA 200 Executive	1595/4/A	156 (115)	25,5 (250)	230	8,6	5,5	127	47.940	GLC 220 4Matic Executive
40.555	CLA 250 Automatic Executive	1591/4/A	211 (155)	35,7 (350)	240	6,7	5,4	125	48.790	GLC 250d 4Matic Executive
GLA SHOOTING BRAKE		Lungh. 469 - Largh. 178 - Alt. 144 Bagagliaio (495-1)								
31.390	CLA 180 Shooting Brake Executive	1595/4/P	122 (90)	20,4 (200)	210	9,4	5,5	128	34.001	CLA 180 CDI Executive
34.710	CLA 200 Shooting Brake Executive	1595/4/P	156 (115)	25,5 (250)	225	8,8	5,6	130	36.235	CLA 200 CDI Executive
41.470	CLA 250 Aut. Shooting Brake Executive	1591/4/P	211 (155)	35,7 (350)	240	6,9	5,5	128	33.382	CLA 250 Aut. 4Matic Executive
43.390	CLA 250 Aut. 4Matic Shooting Brake Exec.	1591/4/I	211 (155)	35,7 (350)	240	6,6	5,2	128	58.610	CLA 45 AMG 4Matic Shooting Brake
56.810	CLA 45 AMG 4Matic Shooting Brake	1591/4/I	360 (265)	45,9 (480)	236	4,7	6,9	161	34.920	CLA 200 CDI Shooting Brake Executive
57.978	CLA 200 CDI Shooting Brake Executive	1591/4/P	136 (100)	30,6 (300)	215	9,5	4,1	108	37.154	CLA 200 CDI Aut. 4M. Shooting Brake Exec.
60.418	CLA 220 CDI Aut. 4M. Shooting Brake Exec.	1591/4/P	136 (100)	30,6 (300)	212	9,9	3,9	101	39.400	CLA 220 CDI Aut. 4M. Shooting Brake Exec.
61.656	CLA 220 CDI Aut. 4M. Shooting Brake Exec.	1591/4/P	177 (130)	35,7 (350)	228	8,2	4,6	121	41.490	CLA 220 CDI Automatic 4Matic Executive
CLS SHOOTING BRAKE		Lungh. 469 - Largh. 178 - Alt. 144 Bagagliaio (495-1)								
31.390	CLS 180 Shooting Brake Executive	1595/4/P	122 (90)	20,4 (200)	210	9,4	5,5	128	126.042	CLS 250 Aut. 4Matic Executive
34.710	CLS 200 Shooting Brake Executive	1595/4/P	156 (115)	25,5 (250)	225	8,8	5,6	130	41.470	CLS 250 Aut. 4Matic Executive
41.470	CLS 250 Aut. Shooting Brake Executive	1591/4/P	211 (155)	35,7 (350)	240	6,9	5,5	128	43.390	CLS 250 Aut. 4Matic Executive
43.390	CLS 250 Aut. 4Matic Shooting Brake Exec.	1591/4/I	211 (155)	35,7 (350)	240	6,6	5,2	128	58.610	CLS 45 AMG 4Matic Shooting Brake
56.810	CLS 45 AMG 4Matic Shooting Brake	1591/4/I	360 (265)	45,9 (480)	236	4,7	6,9	161	34.920	CLS 200 CDI Shooting Brake Executive
57.978	CLS 200 CDI Shooting Brake	1591/4/P	170 (125)	40,8 (400)	226	8,3	4,6	122	37.154	CLS 200 CDI Aut. 4M. Shooting Brake Exec.
60.418	CLS 200 CDI Aut. 4M. Shooting Brake Exec.	1591/4/P	204 (150)	51,0 (500)	242	7,5	4,6	122	39.400	CLS 200 CDI Aut. 4M. Shooting Brake Exec.
61.656	CLS 200 CDI Aut. 4M. Shooting Brake Exec.	1591/4/P	204 (150)	51,0 (500)	235	7,7	5,0	130	41.490	CLS 220 CDI Automatic 4Matic Executive

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 (sec.)	Consumo misto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
148.350	GLS 63 AMG S 4Matic	5461/8/l	585(430)	77,5(760)	250	4,6	12,3	288	
81.700	GLS 350d 4Matic Sport	2987/6/l	258(190)	63,2(620)	222	7,8	7,1	185	

GLE

Lungh. 482 - Largh. 184 - Alt. 180 Bagagliaio (690-2010)

121.350	GLE 63 AMG 4Matic	5461/8/l	558(410)	71,4(700)	250	4,3	11,8	276
132.330	GLE 63 AMG 4Matic AMG S	5461/8/l	585(430)	77,5(760)	250	4,2	11,8	276
59.010	GLE 250d Executive	2143/4/P	204(150)	51,0(500)	210	8,6	5,4	140
62.061	GLE 250d 4Matic Executive	2143/4/l	204(150)	51,0(500)	210	8,6	5,7	149
67.290	GLE 350d 4Matic Executive	2987/6/l	258(190)	63,2(620)	225	7,1	6,4	169
83.240	GLE 500e 4Matic Sport	2986/6/l	333(245)	48,9(480)	245	5,3	3,5	80

GLE COUPE'

Lungh. 490 - Largh. 200 - Alt. 170 Bagagliaio (650-1720)

70.320	GLE 400 4Matic Sport coupé	2986/6/l	333(245)	48,9(480)	242	6,3	8,7	199
83.900	GLE 450 4Matic Sport coupé	2986/6/l	367(270)	53,0(520)	248	5,8	8,9	209
125.590	GLE 63 AMG 4Matic coupé	5461/8/l	558(410)	71,4(700)	250	4,3	11,9	278
139.370	GLE 63 AMG S 4Matic coupé	5461/8/l	585(430)	77,5(760)	250	4,2	11,9	278
70.050	GLE 350d 4Matic Sportcoupé	2987/6/l	258(190)	63,2(620)	227	7,3	6,9	180

LEGGI LE NOSTRE PROVE In listino: A 200 CDI Sport (11/2012) - A45 AMG (11/2013) - B 180 CDI Premium (12/2011) - C 180 CDI 7G-Tronic Plus SW (2/2013) - C 220 BlueTec (5/2014) - C 220 BlueTec (5/2014) - C 300 (9/2014) - CL 500 4matic BlueEfficiency Premium (4/2011) - CLA 220 CDI Sport (6/2013) - CLA 45 AMG (5/2014) - CLA 45 AMG (6/2014) - CLS 350 CDI Edition 1 (3/2011) - CLS Shooting Brake 350 CDI 4Matic (1/2013) - E 220 CDI 7G-Tronic Executive (7/2013) - E 250 CDI Coupé 7G-Tronic Plus Premium (8/2013) - E 300 BlueTec Hybrid SW Avantgarde (2/2013) - GLA 220 CDI 4Matic (4/2014) - GLK 220 CDI 4matic (8/2012) - GLK 220 CDI Edition 1 (10/2008) - GLL 350 BlueTec Sport (1/2012) - S 350 BlueTEC (3/2014) - S 500 (10/2014) - SLK 250 CDI Premium (5/2012) - SLK 350 Premium (5/2011) - **Fuori listino:** 190 c 2.5 Turbo Sportline (1/1992) - 190 c 1.8 (6/1991) - 190 c Sporting (1/1993) - 190 c Sportline (9/1990) - 250 c Turbo (5/1992) - 300 TD 4-Matic (11/1989) - 500 E (3/1991) - A 140 Classic (6/1998) - A 170 CDI (1/1999) - A 180 CDI Avantgarde (2/2005) - A 190 1.9 Avantgarde Lunga (9/2001) - A 190 Elegance (7/12/1999) - A 200 Avantgarde (11/2004) - A 210 Evolution (4/2003) - B 170 NGT Chrome (12/2008) - B 200 CDI Sport (8/2005) - B 200 CDI Sport (9/2008) - C 180 (6/1993) - C 180 Elegance Evo (4/2001) - C 200 (12/1994) - C 200 Kompressor Elegance (3/1996) - C 200 Kompressor SW (11/2001) - C 220 CDI Coupé 7G-Tronic Avantgarde (8/2011) - C 220 CDI Elegance (6/2007) - C 220 CDI SW Avantgarde (5/2011) - C 220 CDI SW Avantgarde (1/2008) - C 220 CDI SW Elegance (8/2004) - C 220 CDI TD (7/1998) - C 250 D (11/1993) - C 250 TD Elegance (TC) (12/1987) - C 250 TD SW (12/1986) - C 280 Sport (5/1994) - C 30 AMG Sportcoupé (12/2003) - C 320 (8/0000) - C 320 CDI 4Matic SW Avantgarde (2/2009) - C 55 AMG SW (12/2004) - C 63 AMG (1/2009) - C Sport (3/2001) - C 200 (7/1991) - C 300 (5/1990) - C 500 (6/0000) - CL 500 4matic Sport (3/2010) - C 220 CDI Sport (11/2008) - CLK 200 Kompressor (TC) (2/1998) - CLK 200 Kompressor Cabrio (11/1998) - CLK 200 Kompressor Cabrio (9/2003) - CLK 270 CDI (5/2003) - CLK 320 (7/2002) - CLK 320 (9/1997) - CLK 55 AMG Cabrio (11/2003) - CLS 220 CDI (6/2006) - CLS 350 CGI Sport (1/2006) - CLS 55 AMG (2/2005) - E 200 Avantgarde SW (9/1996) - E 200 Elegance (1/1996) - E 200 Kompressor (TC) (12/1997) - E 200 Kompressor SW (7/1998) - E 200 NGT Bi-Power Elegance (9/2007) - E 220 CDI TD Elegance (7/1999) - E 220 CDI Classic (9/2002) - E 250 CDI Avantgarde (5/2009) - E 250 D Elegance (5/1996) - E 270 CDI Elegance (5/2002) - E 280 4 Matic SW Avantgarde (8/1997) - E 280 CDI SW Avantgarde (10/2005) - E 280 CDI SW Elegance (1/2005) - E 300 24v (2/1991) - E 320 C (7/1994) - E 320 CDI Elegance (1/0000) - E 320 CDI Evo SW Elegance (9/2006) - E 320 CDI SW Elegance (7/2003) - E 350 CDI 4matic SW Avantgarde (11/2010) - E 350 CDI Cabrio Avantgarde (1/2010) - E 350 CDI (1/2004) - E 63 AMG Performance (12/2009) - E 63 AMG Performance SW (10/2010) - GE 200 109 CV (12/1991) - GE 300 SW Corto (12/1991) - GL 420 CDI Sport (7/2007) - GLX 220 CDI 4matic (8/2005) - ML 270 CDI (2/2002) - ML 270 CDI 3p (1/2001) - ML 320 (7/1998) - ML 320 CDI (8/2006) - ML 350 BlueTec Sport (2/2010) - ML 400 CDI (11/2002) - ML 500 Sport (2/005) - ML 63 AMG (10/2006) - R 320 CDI Sport (4/2006) - S 320 (5/1999) - S 320 CDI (5/2000) - S 320 CDI Elegance (3/2007) - S 420 Coupé (6/1995) - S 420 Coupé (6/1995) - S 500 Lungo (3/2006) - SEL 600 (1/1993) - SL 200 Brabus (12/1994) - SL 350 (8/2008) - SL 500 (5/2002) - SL 500 (9/1991) - SL 500 (12/2001) - SL 600 (2/1994) - SL 600 (6/1993) - SL 63 AMG Performance (10/2009) - SLK 200 Kompressor (7/1998) - SLK 200 Kompressor (7/2004) - SLK 32 AMG (4/2002) - SLK 350 7G-Tronic (3/2005) - SLK 55 AMG (11/2005) - SLS AMG (5/2010) - TE 200 189 (10/1990) - TE 300 24v Sportline (9/1991) - Vaneo 1.7 CDI Family (6/2002)



► Più spaziosa e capiente della 3 porte grazie alla lunghezza incrementata di 16 cm
► Tra i motori td spicca il quattro cilindri 2.0 da 170 Cv della Cooper SD

5 PORTE

MINI Numero verde 800 - 33.03.30

www.mini.it

MINI HATCHBACK

Lungh. 382 - Largh. 173 - Alt. 141 Bagagliaio (211-731)

16.950	MINI One 55kW	1198/3/A	75(55)	15,3(150)	175	12,8	5,0	117
18.300	Mini One	1198/3/A	102(75)	18,3(180)	195	9,9	4,6	108
20.800	MINI Cooper	1499/3/A	136(100)	22,4(220)	210	7,9	4,5	105
25.200	MINI Cooper S	1198/4/A	192(141)	28,5(280)	235	6,8	5,7	133
31.200	MINI John Cooper Works	1988/4/A	231(170)	32,6(320)	246	6,3	6,7	155
20.050	Mini One D	1496/3/A	95(70)	22,4(220)	190	11,0	3,4	89
22.050	MINI Cooper D	1496/3/A	116(85)	27,5(270)	205	9,2	3,5	92
26.300	MINI Cooper SD	1195/4/A	170(125)	36,7(360)	227	7,3	4,0	106

MINI 5 PORTE

Lungh. 398 - Largh. 173 - Alt. 143 Bagagliaio (278-941)

19.100	MINI 5P One	1198/3/A	102(75)	18,3(180)	192	10,1	4,8	112
21.600	MINI 5P Cooper	1499/3/A	136(100)	22,4(220)	207	8,2	4,7	109

Listino completo su www.automobilismo.it

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 (sec.)	Consumo misto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
26.000	MINI 5P Cooper S	1998/4/A	192(141)	28,5(280)	232	6,9	5,9	136	
20.850	MINI 5P One D	1496/3/A	95(70)	22,4(220)	187	11,4	3,5	92	
22.850	MINI 5P Cooper D	1496/3/A	116(85)	27,5(270)	203	9,4	3,6	95	
27.100	MINI 5P Cooper SD	1995/4/A	170(125)	36,7(360)	225	7,4	4,1	109	

MINI CLUBMAN

Lungh. 425 - Largh. 180 - Alt. 144 Bagagliaio (360-1250)

22.300	MINI CLUBMAN One	1498/3/A	102(75)	18,3(180)	185	11,1	5,1	119
24.800	MINI CLUBMAN Cooper	1499/3/A	136(100)	22,4(220)	205	9,1	5,1	118
28.800	MINI CLUBMAN Cooper S	1498/4/A	190(140)	28,5(280)	228	7,2	6,2	144
24.800	MINI CLUBMAN One D	1496/3/A	116(85)	27,5(270)	192	10,4	3,8	99
27.300	MINI CLUBMAN Cooper D	1995/4/A	150(110)	33,6(330)	212	8,6	4,1	109
31.300	MINI CLUBMAN Cooper SD	1995/4/A	190(140)	40,8(400)	225	7,4	4,5	119

MINI CABRIO

Lungh. 382 - Largh. 173 - Alt. 142 Bagagliaio (160-215)

25.700	MINI CABRIO Cooper	1499/3/A	136(100)	22,4(220)	208	8,8	4,9	114
30.100	MINI CABRIO Cooper S	1498/4/A	192(141)	28,5(280)	230	7,2	6,0	139
26.950	MINI CABRIO Cooper D	1496/3/A	116(85)	27,5(270)	195	9,9	3,8	100

MINI COUNTRYMAN

Lungh. 410 - Largh. 179 - Alt. 156 Bagagliaio (350-1130)

21.750	MINI One Countryman	1598/4/A	98(72)	15,6(153)	173	11,9	6,0	139
24.250	MINI Cooper Countryman	1598/4/A	122(90)	16,3(160)	190	10,5	6,0	140
25.950	MINI Cooper All4 Countryman	1598/4/A	122(90)	16,3(160)	184	11,9	6,0	160
27.650	MINI Cooper automatica All4 Countryman	1598/4/A	122(90)	19,4(190)	182	11,7	7,5	175
28.650	MINI Cooper S Countryman	1598/4/A	184(135)	26,5(260)	215	7,6	6,1	143
30.350	MINI Cooper S All4 Countryman	1598/4/A	184(135)	26,5(260)	210	7,6	6,7	157
36.850	MINI John Cooper Works All4 Countryman	1598/4/A	218(160)	28,5(280)	226	6,9	7,2	172
25.500	MINI Cooper D Countryman	1598/4/A	112(82)	27,5(270)	187	10,8	4,4	115
27.200	MINI Cooper D automatica Countryman	1598/4/A	112(82)	27,5(270)	180	11,6	4,9	129
27.200	MINI Cooper D automatica All4 Countryman	1598/4/A	112(82)	27,5(270)	177	11,3	5,6	149
28.900	MINI Cooper D automatica All4 Countryman	1595/4/I	112(82)	27,5(270)	177	11,8	6,0	158
29.750	MINI Cooper SD Countryman	1595/4/A	143(105)	31,1(305)	200	9,2	4,6	122
31.450	MINI Cooper SD All4 Countryman	1595/4/A	143(105)	31,1(305)	197	9,3	4,9	130

MINI PACEMAN

Lungh. 411 - Largh. 179 - Alt. 151 Bagagliaio (350-1080)

24.250	MINI Cooper Paceman	1598/4/A	122(90)	16,3(160)	192	10,4	6,0	140
25.950	MINI Cooper All4 Paceman	1598/4/A	122(90)	16,3(160)	185	11,8	6,9	160
27.650	MINI Cooper automatica All4 Paceman	1598/4/A	122(90)	19,4(

Listino del nuovo

PREZZO chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 (sec.)	Consumo misto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
29.950	OUTLANDER 2.2D ClearTec 2WD Intense	2268/4/A	150(110)	38,7(380)	200	10,3	4,8	126
31.950	OUTLANDER 2.2D ClearTec 4WD Intense	2268/4/I	150(110)	38,7(380)	200	10,2	5,3	138
44.900	OUTLANDER PHEV Instyle	1998/4/I	121(89)	19,4(190)	170	11,0	1,9	44

PAJERO

Lungh. 439 - Largh. 188 - Alt. 188 Bagagliaio (415-1120)

35.900	PAJERO 3.2DI-D Involve 3p	3200/4/I	200(147)	45,0(441)	180	9,7	8	211
38.600	PAJERO 3.2DI-D Involve 3p	3200/4/I	200(147)	45,0(441)	180	9,7	8	211
41.450	PAJERO 3.2DI-D Involve 3p	3200/4/I	200(147)	45,0(441)	180	9,7	8	211
44.450	PAJERO 3.2DI-D Intense 5p	3200/4/I	200(147)	45,0(441)	180	10,5	8,2	216

LEGGI LE NOSTRE PROVE In listino: ASX 1.8 Diesel 2WD Intense Panoramico (9/2010) - Outlander (9/2014) - Outlander 2.2 DI-D 4WD (4/2012) - Space Star 1.0 Clear Tech Intense (9/2013) - **Fuori listino:** 3000 GT (1/1994) - Carisma 1.6 GLX Executive (6/1996) - Carisma Evolution V(T) (9/1998) - Carisma GDI (4/1998) - Colt 1.3 16v Invite (8/2004) - Colt 1.3 C23 Invite (5/2005) - Colt 1.3 GLX Focus (7/1997) - Colt 1.5 16v C2C (7/2006) - Colt C2T (6/2005) - Colt D16 Invite (12/2004) - Eclipse 2.0 GDI (3/1995) - Eclipse 2.0 16v GS (11/1992) - Eclipse GS Extra (7/1996) - Grandis 2.0 DI-D (12/2005) - L200 (T) (2/1997) - Grandis 2.5 DI-D (5/2006) - Lancer 2.0 16v Sport (1/2004) - Lancer Evolution IX (4/2006) - Lancer Evolution VI GT RS2 (TC) (1/2000) - Lancer Evolution VII (3/2002) - Lancer Evolution VIII (6/2004) - Lancer Evolution X (9/2008) - Lancer Sportback 1.8 16v Invite (4/2009) - Outlander 2.0 DI-D Instyle 7 posti (5/2007) - Outlander 2.0 Sport (7/2003) - Pajero 2.5 TD Canova Top (T) (10/1997) - Pajero 2.5 TD GLX 3p (2/2002) - Pajero 2.5 TDI Metal Top (L) (11/1991) - Pajero 2.5 TDI SE Wagon (7/1989) - Pajero 2.8 TDI Metal Top (T) (6/1998) - Pajero 3.2 D-Metal Top Intense Aut. (3/2007) - Pajero 3.2 DI-D Metal Top GLS2 (3/2003) - Pajero 3.2 DI-D Wagon (7/2000) - Pajero Pinin 1.8 GD (10/2002) - Pajero Pinin 1.8 GDI (3/2000) - Pajero Pinin 5p Jupiter (11/2001) - Pajero Sport 2.5 TDI (T) (4/1999) - Pajero TD Metal Top SE (2/1988) - Space Gear 2.0 GLX (8/1995) - Space Runner 2.4 GDI GLS (11/1999) - Space Star 1.3 GLX Target (1/1999) - Space Star 1.9 Di-D (9/2002) - Space Wagon 1.8 Td GLX (11/1990) - Space Wagon 2.4 GDI 4x4 (10/1999) - Space Wagon 4WD GLX (12/1991)

**COMPATTA
GRANDE**



► Lunga 4,38 metri, vanta un passo di ben 2,70 metri a tutto vantaggio dell'abitabilità
► Motori solo turbina sia a benzina sia a td

PULSAR

NISSAN Numero verde 800 - 86.30.03

MICRA	Lungh. 383 - Largh. 167 - Alt. 154 Bagagliaio (265-1132)	www.nissan.it
10.650	MICRA 1.2Visia	1198/3/A
12.700	MICRA 1.2Acenta	1198/3/A
14.450	MICRA 1.2DIG-S Acenta	1198/3/A
12.550	MICRA 1.2GPL Eco Visia	1198/3/A

NOTE

Lungh. 410 - Largh. 170 - Alt. 153 Bagagliaio (325-2012)

13.800	NOTE 1.2Visia	1198/3/A	80(59)	11,2(110)	170	13,7	4,7	109
16.200	NOTE 1.2Acenta	1198/3/A	80(59)	11,2(110)	170	13,7	5,0	115
17.950	NOTE 1.2DIG-S Acenta	1198/3/A	98(72)	15,0(147)	180	11,3	4,1	95
15.150	NOTE 1.2GPLVisia	1198/3/A	80(59)	11,2(110)	170	13,7	6,3	99
17.150	NOTE 1.2GPLAcenta	1198/3/A	80(59)	11,2(110)	170	13,7	6,3	99
15.750	NOTE 1.5DiVisia	1461/4/A	90(66)	20,4(200)	179	11,9	3,6	93
18.150	NOTE 1.5DiAcenta	1461/4/A	90(66)	20,4(200)	179	11,9	3,6	93

PULSAR

Lungh. 439 - Largh. 177 - Alt. 152 Bagagliaio (385-)

18.040	PULSARDIG-T115 Visia	1197/4/A	116(85)	19,4(190)	190	10,7	5,0	117
20.140	PULSARDIG-T115 Acenta	1197/4/A	116(85)	19,4(190)	190	10,7	5,0	117
23.690	PULSARDIG-T190 Acenta	1618/4/A	190(140)	24,5(240)	217	7,7	5,7	134
20.180	PULSARDiCi110 Visia	1461/4/A	110(81)	26,5(260)	190	11,5	3,6	94
22.280	PULSARDiCi110 Acenta	1461/4/A	110(81)	26,5(260)	190	11,5	3,6	94

JKUKE

Lungh. 414 - Largh. 177 - Alt. 157 Bagagliaio (354-1189)

19.300	JKUE 1.2 DIG-T Acenta	1197/4/A	116(85)	19,4(190)	178	10,8	5,7	128
17.150	JKUE 1.6visia	1598/4/A	94(69)	14,3(140)	168	12,0	6,0	138
20.450	JKUE 1.6 CVT Acenta	1598/4/A	117(86)	16,1(158)	170	11,5	6,0	139
22.650	JKUE 1.6 DIG-T Acenta	1618/4/A	190(140)	24,5(240)	208	8,0	6,0	139
26.150	JKUE 1.6 DIG-TX-Tronic 4WD Acenta	1618/4/A	190(140)	24,5(240)	200	-	6,5	153
33.500	JKUE 1.6 DIG-TX-Tronic 4WD Nismo RS	1618/4/A	214(157)	25,5(250)	200	8,0	7,4	169
30.000	JKUE 1.6 DIG-T Nismo RS	1618/4/A	218(160)	28,5(280)	220	7,0	7,2	165
19.050	JKUE 1.6 GPLVisia	1598/4/A	117(86)	26,5(260)	170	11,5	7,6	118
20.450	JKUE 1.6 GPLAcenta	1598/4/A	117(86)	26,5(260)	170	11,5	7,6	118
19.050	JKUE 1.5 DiVisia	1461/4/A	110(81)	26,5(260)	175	11,2	4,0	104
20.450	JKUE 1.5 DiAcenta	1461/4/A	110(81)	26,5(260)	175	11,2	4,0	104

QASHQAI

Lungh. 438 - Largh. 180 - Alt. 161 Bagagliaio (430-)

20.780	QASHQAI DIG-T115 Visia	1197/4/A	116(85)	19,4(190)	185	10,9	5,6	129
22.980	QASHQAI DIG-T115 Acenta	1197/4/A	116(85)	19,4(190)	185	10,9	5,6	129
22.740	QASHQAI DIG-T163 Visia	1618/4/A	163(120)	24,5(240)	200	9,1	5,8	134
24.940	QASHQAI DIG-T163 Acenta	1618/4/A	163(120)	24,5(240)	200	9,1	5,8	134

PREZZO chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 (sec.)	Consumo misto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
22.800	QASHQAI dCi 110 Visia	1461/4/A	110(81)	26,5(260)	182	11,9	3,8	99
25.000	QASHQAI dCi 110 Acenta	1461/4/A	110(81)	26,5(260)	182	11,9	3,8	99
24.750	QASHQAI dCi 130 2WD Visia	1598/4/A	131(96)	32,6(320)	190	9,9	4,4	115
26.950	QASHQAI dCi 130 2WD Acenta	1598/4/A	131(96)	32,6(320)	190	9,9	4,4	115
26.750	QASHQAI dCi 130 4WD Visia	1598/4/I	131(96)	32,6(320)	190	10,9	4,9	129
28.950	QASHQAI dCi 130 4WD Acenta	1598/4/I	131(96)	32,6(320)	190	10,9	4,9	129

LEAF

Lungh. 445 - Largh. 177 - Alt. 155 Bagagliaio (370-)

PREZZO chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 (sec.)	Consumo misto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
29.690	LEAFVisia	-/-/A	109(80)	25,9(254)	144	11,5	-	-

GT-R

Lungh. 467 - Largh. 190 - Alt. 137 Bagagliaio (315-)

PREZZO chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 (sec.)	Consumo misto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
96.550	GT-R Premium Edition	3799/6/I	549(404)	64,4(632)	315	2,7	11,8	275

X-TRAIL

Lungh. 464 - Largh. 182 - Alt. 170 Bagagliaio (550-)

PREZZO chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 (sec.)	Consumo misto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
28.050	X-TRAIL dCi 130 2WD Visia	1598/4/A	131(96)	32,6(320)	188	10,5	4,9	129
29.350	X-TRAIL dCi 130 2WD Acenta	1598/4/A	131(96)	32,6(320)	188	10,5	4,9	129
31.850	X-TRAIL dCi 130 4WD Acenta	1598/4/I	131(96)	32,6(320)	186	11,0	5,3	139
25.600	X-TRAIL DIG-T 163 2WD Visia	1997/4/A	131(96)	0,0(-)	-	-	6,2	145
26.900	X-TRAIL DIG-T 163 2WD Acenta	1997/4/A	131(96)	0,0(-)	-	-	6,2	145

LEGGI LE NOSTRE PROVE In listino: GT-R Black Edition (7/2011) - Juke 1.6 18V Tekna (1/2011)

- Juke 1.6 DIG-T 190 CV Limited Edition (5/2012) - Micra 1.2 DIG-S (11/2011) - Note 1.5 dCi Tekna (1/2014) - Qashqai DIG-T 115 (6/2014) - Qashqai DIG-T 115 (5/2014) - X-Trail (11/2014) - **Fuori listino:** 200 SX (T) (5/1998) - 300 ZX (6/1991) - 300 ZX (9/1993) - 300 ZX Automatica (12/1995) - 350Z Coupé (280 Cv) (2/2004) - 350Z Coupé 35th Anniversary (10/2005) - 350Z Coupé Lev2 (300 Cv) (11/2006) - 370Z Coupé Lev2 (10/2009) - Almera 1.5 (6/2001) - Almera 1.5 DCI Acenta 5p (4/2003) - Almera 1.6 (T) (9/1998) - Almera 1.6 18V Tekna 5p (6/2003) - Almera 2.0 GT (4/1997) - Almera 2.0 2.0 Automatica (9/2000) - Almera 2.0 DCI Acenta 5p (12/2003) - Almera 2.0 2.0 X-tronic Look (5/2010) - GT-R Premium (11/2009) - GT-R Spec V (9/2010) - Maxima QX 2.0 Automatica (5/1996) - Maxima QX 3.0 (10/2000) - Micra 1.2 Acenta 5p (3/2003) - Micra 1.3 SLX 5p (1/1994) - Micra 1.3 SRI (T) (7/1998) - Micra 1.3 Super S (6/1996) - Micra 1.3 Super S (1/1993) - Micra 1.4 (11/2000) - Micra 1.4 16V Acenta 5p (12/2003) - Micra 1.5 DCI (7/1993) - Micra 1.6 C+ (2/2006) - Micra 160 SR (12/2005) - Micra 99 (T) (12/1996) - Micramatic 1.4 (11/2000) - Micramatic 99 (T) (8/1999) - Murano (5/2005) - Note 1.4 16V Jive (6/2006) - Pathfinder 2.5 DCI LE (9/2005) - Patrol 3.0 TD DI Luxury (10/2000) - Patrol GR 2.0 TD SW SE (T) (4/2000) - Patrol GR 4x4 Station Wagon (8/1992) - Patrol TR 3.2 Turbo (8/1989) - Pivo 1.0 Active (12/2009)

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Acceler. 0-100 (sec.)	Cons. inizio (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
KARL	Lungh. 368 - Largh. 160 - Alt. 149 Bagagliaio (206-1013)							
10.050	KARL 1.0	999/3/A	75(55)	9,7(95)	170	13,9	4,3	99
11.750	KARL 1.0 n-joy	999/3/A	75(55)	9,7(95)	170	13,9	4,3	99
CORSA	Lungh. 402 - Largh. 194 - Alt. 148 Bagagliaio (285-1090)							
16.050	CORSA 1.0 Turbo SGE90cv S&S n-joy5p	998/3/A	90(66)	17,3(170)	180	11,9	4,3	100
17.050	CORSA 1.0 Turbo SGE90cv S&S b-Color5p	998/3/A	90(66)	17,3(170)	180	11,9	4,3	100
16.550	CORSA 1.0 Turbo SGE116cv S&S n-joy5p	998/3/A	116(85)	17,3(170)	195	10,3	4,9	114
17.550	CORSA 1.0 Turbo SGE116cv S&S b-Color5p	998/3/A	116(85)	17,3(170)	195	10,3	4,9	114
13.050	CORSA 1.25p	1229/4/A	69(51)	11,7(115)	162	16,0	5,3	124
14.300	CORSA 1.2n-joy5p	1229/4/A	69(51)	11,7(115)	162	16,0	5,3	124
15.300	CORSA 1.2b-Color5p	1229/4/A	69(51)	11,7(115)	162	16,0	5,3	124
18.650	CORSA 1.4 Turbo S&S 3p	1364/4/A	150(110)	22,4(220)	207	8,9	5,9	136
19.400	CORSA 1.4 Turbo S&S 5p	1364/4/A	150(110)	22,4(220)	207	8,9	5,9	136
14.800	CORSA 1.4n-joy5p	1398/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,2	5,1	119
15.800	CORSA 1.4b-Color5p	1398/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,2	5,1	119
15.100	CORSA 1.4S&S n-joy5p	1398/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,2	4,9	114
16.100	CORSA 1.4S&S b-Color5p	1398/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,2	4,9	114
15.550	CORSA 1.4S&S Easytr. n-joy5p	1398/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,9	4,7	110
16.550	CORSA 1.4S&S Easytr. b-Color5p	1398/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,9	4,7	110
22.100	CORSA 1.5 Turbo OPC3p	1598/4/A	207(152)	25,0(245)	230	6,9	7,5	174
15.800	CORSA 1.4 GPL n-joy5p	1398/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,9	7,0	114
16.600	CORSA 1.4 GPL b-Color5p	1398/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,9	7,0	114
15.350	CORSA 1.3 CDTI 75cv S&S 5p	1248/4/A	75(55)	19,4(190)	162	16,0	3,7	99
16.600	CORSA 1.3 CDTI 75cv S&S n-joy5p	1248/4/A	75(55)	19,4(190)	162	16,0	3,7	99
17.600	CORSA 1.3 CDTI 75cv S&S b-Color5p	1248/4/A	75(55)	19,4(190)	162	16,0	3,7	99
17.100	CORSA 1.3 CDTI 95cv S&S n-joy5p	1248/4/A	95(70)	19,4(190)	182	11,9	3,2	85
18.100	CORSA 1.3 CDTI 95cv S&S b-Color5p	1248/4/A	95(70)	19,4(190)	182	11,9	3,2	85
17.850	CORSA 1.3 CDTI 95cv S&S Easytr. n-joy5p	1248/4/A	95(70)	19,4(190)	182	13,5	3,2	84
18.850	CORSA 1.3 CDTI 95cv S&S Easytr. b-color5p	1248/4/A	95(70)	19,4(190)	182	13,5	3,2	84
ASTRA	Lungh. 437 - Largh. 181 - Alt. 149 Bagagliaio (370-1210)							
20.600	ASTRA 1.0SGE Turbo 105cv S&S Elective	999/3/A	105(77)	17,3(170)	200	11,2	4,3	99
21.300	ASTRA 1.0SGE Turbo 105cv S&S Easytr. El.	999/3/A	105(77)	17,3(170)	200	12,7	4,2	96
17.600	ASTRA 1.4	1399/4/A	101(74)	13,3(130)	185	12,3	5,4	124
19.600	ASTRA 1.4 Elective	1399/4/A	101(74)	13,3(130)	185	12,3	5,4	124
21.800	ASTRA 1.4 Turbo S&S Elective	1399/4/A	150(110)	25,0(245)	215	8,3	5,4	124
23.300	ASTRA 1.4 Turbo S&S aut. Elective	1399/4/A	150(110)	25,0(245)	210	8,9	5,5	127
25.600	ASTRA 1.6 Turbo S&S Innovation	1598/4/A	200(147)	30,6(300)	235	7,0	6,1	141
22.000	ASTRA 1.6 CDTI 95cv Elective	1598/4/A	95(70)	28,5(280)	185	12,7	3,6	95
22.800	ASTRA 1.6 CDTI 110cv S&S Elective	1598/4/A	110(81)	30,6(300)	195	11,0	3,4	90
23.500	ASTRA 1.6 CDTI 136cv S&S Elective	1598/4/A	136(100)	32,6(320)	205	9,6	3,7	99
25.000	ASTRA 1.6 CDTI 136cv S&S aut. Elective	1598/4/A	136(100)	32,6(320)	205	9,7	4,3	115
26.100	ASTRA 1.6 CDTI BiTurbo S&S Innovation	1598/4/A	160(118)	35,7(350)	220	8,6	4,2	111
ASTRA GTC	Lungh. 447 - Largh. 184 - Alt. 148 Bagagliaio (370-1235)							
23.100	ASTRA GTC 1.4 Turbo 140cv Elective	1364/4/A	140(103)	20,4(200)	201	9,9	5,9	139
24.600	ASTRA GTC 1.4 Turbo 140cv Active Select El.	1364/4/A	140(103)	20,4(200)	201	9,9	5,9	139
26.660	ASTRAGTC 1.6 Turbo SIDI Active Select El.	1598/4/A	170(125)	25,6(260)	210	9,2	6,8	159
24.250	ASTRAGTC 1.6 CDTI 110cv S&S Elective	1598/4/A	110(81)	30,6(300)	182	12,1	4,1	109
25.100	ASTRAGTC 1.6 CDTI 136cv S&S Elective	1598/4/A	136(100)	32,6(320)	198	10,2	4,4	104
31.400	ASTRAGTC 2.0 CDTI BiTurbo	1956/4/A	162(119)	40,8(400)	210	8,9	4,6	109
INSIGNIA	Lungh. 484 - Largh. 186 - Alt. 150 Bagagliaio (500-1015)							
29.050	INSIGNIA 1.4 Turbo S&S Advance	1364/4/A	140(103)	20,4(200)	205	10,9	5,2	123
30.050	INSIGNIA 1.4 Turbo GPL Tech Advance	1364/4/A	140(103)	20,4(200)	195	11,9	7,6	124
INSIGNIA ST	Lungh. 491 - Largh. 186 - Alt. 151 Bagagliaio (540-1530)							
30.050	INSIGNIA ST 1.4 Turbo S&S Advance	1364/4/A	140(103)	20,4(200)	200	11,5	5,6	131
31.050	INSIGNIA ST 1.4 Turbo GPL Tech Advance	1364/4/A	140(103)	20,4(200)	190	12,4	7,9	129
COMBO	Lungh. 439 - Largh. 185 - Alt. 180 Bagagliaio (800-3200)							
19.070	COMBO TOUR 1.4 95 Elective	1368/4/A	95(70)	12,9(127)	161	15,4	7,4	172
23.620	COMBO TOUR 1.4 Turbo ecoM 120 Elective	1368/4/A	120(88)	21,0(206)	172	12,3	4,9	134
21.620	COMBO TOUR 1.6 CDTI 90 Elective	1598/4/A	90(66)	20,6(202)	158	14,9	5,5	145
22.120	COMBO TOUR 1.6 CDTI 105 Elective	1598/4/A	105(77)	29,6(290)	164	13,4	5,5	145
23.620	COMBO TOUR 2.0 CDTI 135 Elective	1596/4/A	135(99)	32,6(320)	179	11,3	5,9	156
MERIVA	Lungh. 429 - Largh. 181 - Alt. 162 Bagagliaio (400-1500)							
19.950	MERIVA 1.4 Turbo Elective	1364/4/A	120(88)	17,8(178)	188	11,5	5,9	139
20.250	MERIVA 1.4 Turbo 120cv S&S Elective	1364/4/A	120(88)	17,8(175)	196	10,3	6,3	149
20.950	MERIVA 1.4 Turbo automatica Elective	1364/4/A	120(88)	17,8(175)	185	11,9	7,2	169
17.400	MERIVA 1.4 One	1398/4/A	101(74)	13,3(130)	177	13,9	6,0	140
18.950	MERIVA 1.4 Elective	1398/4/A	101(74)	13,3(130)	177	13,9	6,0	140
20.950	MERIVA 1.4 Turbo GPL Tech Elective	1364/4/A	120(88)	17,8(175)	187	11,8	7,4	121
21.250	MERIVA 1.6 CDTI 95cv EcoFlex S&S Elective	1598/4/A	95(70)	18,3(180)	174	13,8	4,0	105
22.250	MERIVA 1.6 CDTI 110cv S&S Elective	1598/4/A	110(81)	30,6(300)	197	9,9	4,4	116
22.950	MERIVA 1.7 CDTI 110cv aut. Elective	1686/4/A	110(81)	28,5(280)	178	12,9	6,1	160
ZAFIRA TOURER	Lungh. 466 - Largh. 193 - Alt. 169 Bagagliaio (152-1860)							
24.800	ZAFIRATOURER 1.4 Turbo 120cv Elective	1364/4/A	120(88)	20,4(200)	190	11,9	6,7	158
PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Acceler. 0-100 (sec.)	Cons. inizio (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
KARL	Lungh. 368 - Largh. 160 - Alt. 149 Bagagliaio (206-1013)							
10.050	KARL 1.0	999/3/A	75(55)	9,7(95)	170	13,9	4,3	99
11.750	KARL 1.0 n-joy	999/3/A	75(55)	9,7(95)	170	13,9	4,3	99
CORSA	Lungh. 402 - Largh. 194 - Alt. 148 Bagagliaio (285-1090)							
16.050	CORSA 1.0 Turbo SGE90cv S&S n-joy5p	998/3/A	90(66)	17,3(170)	180	11,9	4,3	100
17.050	CORSA 1.0 Turbo SGE90cv S&S b-Color5p	998/3/A	90(66)	17,3(170)	180	11,9	4,3	100
16.550	CORSA 1.0 Turbo SGE116cv S&S n-joy5p	998/3/A	116(85)	17,3(170)	195	10,3	4,9	114
17.550	CORSA 1.0 Turbo SGE116cv S&S b-Color5p	998/3/A	116(85)	17,3(170)	195	10,3	4,9	114
13.050	CORSA 1.25p	1229/4/A	69(51)	11,7(115)	162	16,0	5,3	124
14.300	CORSA 1.2n-joy5p	1229/4/A	69(51)	11,7(115)	162	16,0	5,3	124
15.300	CORSA 1.2b-Color5p	1229/4/A	69(51)	11,7(115)	162	16,0	5,3	124
18.650	CORSA 1.4 Turbo S&S 3p	1364/4/A	150(110)	22,4(220)	207	8,9	5,9	136
19.400	CORSA 1.4 Turbo S&S 5p	1364/4/A	150(110)	22,4(220)	207	8,9	5,9	136
14.800	CORSA 1.4n-joy5p	1398/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,2	5,1	119
15.800	CORSA 1.4b-Color5p	1398/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,2	5,1	119
15.100	CORSA 1.4S&S n-joy5p	1398/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,2	4,9	114
16.100	CORSA 1.4S&S b-Color5p	1398/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,2	4,9	114
15.550	CORSA 1.4S&S Easytr. n-joy5p	1398/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,9	4,7	110
16.550	CORSA 1.4S&S Easytr. b-Color5p	1398/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,9	4,7	110
22.100	CORSA 1.5 Turbo OPC3p	1598/4/A	207(152)	25,0(245)	230	6,9	7,5	174
15.800	CORSA 1.4 GPL n-joy5p	1398/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,9	7,0	114
16.600	CORSA 1.4 GPL b-Color5p	1398/4/A	90(66)	13,3(130)	175	13,9	7,0	114
15.350	CORSA 1.3 CDTI 75cv S&S 5p	1248/4/A	75(55)	19,4(190)	162	16,0	3,7	99
16.600	CORSA 1.3 CDTI 75cv S&S n-joy5p	1248/4/A	75(55)	19,4(190)	162	16,0	3,7	99
17.600	CORSA 1.3 CDTI 75cv S&S b-Color5p	1248/4/A	75(55)	19,4(190)	162	16,0	3,7	99
17.100	CORSA 1.3 CDTI 95cv S&S n-joy5p	1248/4/A	95(70)	19,4(190)	182	11,9	3,2	85
18.100	CORSA 1.3 CDTI 95cv S&S b-Color5p	1248/4/A	95(70)	19,4(190)	182	11,9	3,2	85
17.850	CORSA 1.3 CDTI 95cv S&S Easytr. n-joy5p	1248/4/A	95(70)	19,4(190)	182	13,5	3,2	84
18.850	CORSA 1.3 CDTI 95cv S&S Easytr. b-color5p	1248/4/A	95(70)	19,4(190)	182	13,5	3,2	84
ASTRA	Lungh. 437 - Largh. 181 - Alt. 149 Bagagliaio (370-1210)							
20.600	ASTRA 1.0SGE Turbo 105cv S&S Elective	999/3/A	105(77)	17,3(170)	200	11,2	4,3	99
21.300	ASTRA 1.0SGE Turbo 105cv S&S Easytr. El.	999/3/A	105(77)	17,3(170)	200	12,7	4,2	96
17.600	ASTRA 1.4	1399/4/A	101(74)	13,3(130)	185	12,3	5,4	124
19.600	ASTRA 1.4 Elective	1399/4/A	101(74)	13,3(130)	185	12,3	5,4	124
21.800	ASTRA 1.4 Turbo S&S Elective	1399/4/A	150(110)	25,0(245)	215	8,3	5,4	124
23.300	ASTRA 1.4 Turbo S&S aut. Elective	1399/4/A	150(110)	25,0(245)	210	8,9	5,5	127
25.600	ASTRA 1.6 Turbo S&S Innovation	1598/4/A	200(147)	30,6(300)	235	7,0	6,1	141
22.000	ASTRA 1.6 CDTI 95cv Elective	1598/4/A	95(70)	28,5(280)	185	12,7	3,6	95
22.800	ASTRA 1.6 CDTI 110cv S&S Elective	1598/4/A	110(81)	30,6(300)	195	11,0	3,4	90
23.500	ASTRA 1.6 CDTI 136cv S&S Elective	1598/4/A	136(100)	32,6(320)	205	9,6	3,7	

Listino del nuovo

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 (sec.)	Consumo misto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)		
11.550	108 VTi 68 Active 3p	998/3/A	69(51)	9,8(96)	157	14,3	4,1	95		
12.050	108 VTi 68 Active 5p	998/3/A	69(51)	9,8(96)	157	14,3	4,1	95		
12.050	108 PureTech 82 Active 3p	1199/3/A	82(60)	11,8(116)	170	11,0	4,3	99		
12.550	108 PureTech 82 Active 5p	1199/3/A	82(60)	11,8(116)	170	11,0	4,3	99		

208

Lungh. 397 - Largh. 174 - Alt. 146 Bagagliaio (285-1076)

13.000	208 PureTech 68 Access 5p	999/3/A	68(50)	9,7(95)	163	14,0	4,4	102		
14.400	208 PureTech 68 Active 5p	999/3/A	68(50)	9,7(95)	163	14,0	4,4	102		
13.650	208 PureTech 82 Access 5p	1199/3/A	82(60)	12,0(118)	178	12,2	4,7	109		
15.050	208 PureTech 82 Active 5p	1199/3/A	82(60)	12,0(118)	178	12,2	4,7	109		
16.550	208 PureTech 82 Allure 5p	1199/3/A	82(60)	12,0(118)	178	12,2	4,7	109		
18.200	208 PureTech Turbo 110 S&S Allure 5p	1199/3/A	110(81)	20,9(205)	190	9,6	4,3	99		
19.150	208 PureTech Turbo 110 S&S GT Line 5p	1199/3/A	110(81)	20,9(205)	190	9,6	4,3	99		
19.350	208 PureTech Turbo 110 S&S EAT6 Allure 5p	1199/3/A	110(81)	20,9(205)	194	9,8	4,5	104		
20.300	208 PureTech Turbo 110 S&S EAT6 GT Line 5p	1199/3/A	110(81)	20,9(205)	194	9,8	4,5	104		
22.800	208 THP 208 S&S GT1 3p	1598/4/A	208(153)	30,6(300)	230	6,5	5,4	125		
16.750	208 BlueHDi 75 Active 5p	1560/4/A	75(55)	23,4(230)	171	13,3	3,5	90		
18.250	208 BlueHDi 75 Allure 5p	1560/4/A	75(55)	23,4(230)	171	13,3	3,5	90		
17.050	208 BlueHDi 75 S&S Active 5p	1560/4/A	75(55)	23,4(230)	171	13,3	3,0	79		
19.150	208 BlueHDi 100 Allure 5p	1560/4/A	99(73)	25,9(254)	187	10,7	3,5	90		
20.100	208 BlueHDi 100 GT Line 5p	1560/4/A	99(73)	25,9(254)	187	10,7	3,5	90		
20.900	208 BlueHDi 120 S&S GT Line 5p	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	190	9,4	3,6	94		

2008

Lungh. 416 - Largh. 174 - Alt. 156 Bagagliaio (350-1194)

15.810	2008 PureTech 82 Access	1199/3/A	82(60)	12,0(118)	169	13,5	4,9	114		
17.510	2008 PureTech 82 Active	1199/3/A	82(60)	12,0(118)	169	13,5	4,9	114		
19.210	2008 PureTech 82 Allure	1199/3/A	82(60)	12,0(118)	169	13,5	4,9	114		
18.860	2008 PureTech 82 ETG5 S&S Active	1199/3/A	82(60)	12,0(118)	170	15,9	4,8	99		
20.560	2008 PureTech 82 ETG5 S&S Allure	1199/3/A	82(60)	12,0(118)	170	15,9	4,8	99		
20.710	2008 PureTech Turbo 110 S&S Allure	1199/3/A	110(81)	20,9(205)	191	9,9	4,7	108		
21.910	2008 PureTech Turbo 110 S&S EAT6 Allure	1199/3/A	110(81)	20,9(205)	188	10,3	4,8	110		
21.310	2008 PureTech Turbo 130 S&S Allure	1199/3/A	131(96)	23,4(230)	200	9,3	4,8	110		
17.460	2008 BlueHDi 75 Access	1560/4/A	75(55)	23,8(233)	165	-	3,7	97		
19.160	2008 BlueHDi 75 Active	1560/4/A	75(55)	23,8(233)	165	-	3,7	97		
20.060	2008 BlueHDi 100 Active	1560/4/A	99(73)	25,9(254)	180	11,3	3,7	97		
21.760	2008 BlueHDi 100 Allure	1560/4/A	99(73)	25,9(254)	180	11,3	3,7	97		
22.610	2008 BlueHDi 120 S&S Allure	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	190	9,6	3,7	96		

308

Lungh. 425 - Largh. 180 - Alt. 146 Bagagliaio (420-)

18.550	308 PureTech Turbo 110 S&S Access	1199/3/A	110(81)	20,9(205)	188	12,4	4,6	105		
20.250	308 PureTech Turbo 110 S&S Active	1199/3/A	110(81)	20,9(205)	188	12,4	4,6	105		
21.050	308 PureTech Turbo 130 S&S Active	1199/3/A	131(96)	23,4(230)	207	9,6	4,5	104		
22.850	308 PureTech Turbo 130 S&S Allure	1199/3/A	131(96)	23,4(230)	207	9,6	4,5	104		
24.250	308 PureTech Turbo 130 S&S EAT6 Allure	1199/3/A	131(96)	23,4(230)	200	9,8	4,9	112		
32.650	308 THP 250 T S&S GTi	1598/4/A	250(184)	33,6(330)	250	6,2	6,0	139		
35.150	308 THP 270 T S&S GTi	1598/4/A	272(200)	33,6(330)	250	6,0	6,0	139		
20.400	308 BlueHDi 100 S&S Access	1560/4/A	99(73)	25,9(254)	186	11,3	3,6	94		
22.100	308 BlueHDi 100 S&S Active	1560/4/A	99(73)	25,9(254)	186	11,3	3,6	94		
22.900	308 BlueHDi 120 S&S Active	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	196	11,6	3,1	82		
24.700	308 BlueHDi 120 S&S Allure	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	196	11,6	3,1	82		
24.300	308 BlueHDi 120 S&S EAT6 Active	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	196	11,4	3,5	92		
26.100	308 BlueHDi 120 S&S EAT6 Allure	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	196	11,4	3,5	92		
26.300	308 BlueHDi 150 S&S Allure	1997/4/A	150(110)	37,7(370)	218	9,4	3,7	95		
27.800	308 BlueHDi 150 S&S EAT6 Allure	1997/4/A	150(110)	37,7(370)	200	9,8	4,9	112		

308 SW

Lungh. 459 - Largh. 180 - Alt. 146 Bagagliaio (610-1660)

19.450	308 SW PureTech Turbo 110 S&S Access	1199/3/A	110(81)	20,9(205)	188	13,0	4,7	109		
21.150	308 SW PureTech Turbo 110 S&S Active	1199/3/A	110(81)	20,9(205)	188	13,0	4,7	109		
21.950	308 SW PureTech Turbo 130 S&S Active	1199/3/A	131(96)	23,4(230)	205	12,1	4,7	109		
23.750	308 SW PureTech Turbo 130 S&S Allure	1199/3/A	131(96)	23,4(230)	205	12,1	4,7	109		
25.150	308 SW PureTech Turbo 130 S&S EAT6 Allure	1199/3/A	131(96)	23,4(230)	198	11,1	5,2	119		
21.300	308 SW BlueHDi 100 S&S Access	1560/4/A	99(73)	25,9(254)	184	11,8	3,6	94		
23.000	308 SW BlueHDi 100 S&S Active	1560/4/A	99(73)	25,9(254)	184	11,8	3,6	94		
23.800	308 SW BlueHDi 120 S&S Active	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	194	12,1	3,2	85		
25.600	308 SW BlueHDi 120 S&S Allure	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	194	12,1	3,2	85		
25.200	308 SW BlueHDi 120 S&S EAT6 Active	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	194	11,9	3,7	96		
27.000	308 SW BlueHDi 120 S&S EAT6 Allure	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	194	11,9	3,7	96		
27.200	308 SW BlueHDi 150 S&S Allure	1997/4/A	150(110)	37,7(370)	217	9,8	3,7	95		
28.700	308 SW BlueHDi 150 S&S EAT6 Allure	1997/4/A	150(110)	37,7(370)	215	10,0	4,1	108		

308

Lungh. 437 - Largh. 184 - Alt. 164 Bagagliaio (432-1241)

24.830	3008 PureTech Turbo 130 S&S Active	1199/3/A	131(96)	23,4(230)	195	11,7	5,3	123		
26.880	3008 BlueHDi 120 S&S Active	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	183	13,1	4,3	108		
28.280	3008 BlueHDi 120 S&S EAT6 Active	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	181	13,1	4,3	112		
28.480	3008 BlueHDi 150 S&S Active	1997/4/A	150(110)	37,7(370)	195	10,6	4,2	109		
37.750	3008 HY4	1997/4/I	163(120)	30,6(300)	191	9,2	3,5	90		

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 (sec.)	Consumo misto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)		
30.400	508 SW THP 165 S&S Active	1598/4/A	165(121)	24,5(240)	210	8,8	5,8	135		
33.400	508 SW THP 165 S&S Allure	1598/4/A	165(121)	24,5(240)	210	8,8	5,8	135		
32.100	508 SW THP 165 S&S EAT6 Active	1598/4/A	165(121)	24,5(240)	207	9,1	5,8	135		
35.100	508 SW THP 165 S&S EAT6 Allure	1598/4/A	165(121)	24,5(240)	207	9,1	5,8	135		
30.850	508 SW BlueHDi 120 S&S Active	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	199	11,3	4,2	104		
34.850	508 SW BlueHDi 120 S&S EAT6 Allure	1560/4/A	120(88)	30,6(300)	198	11,2	4,2	108		
35.450	508 SW BlueHDi 150 S&S Allure	1560/4/A	150(110)	37,7(370)	210	9,1	3,9	102		
37.900	508 SW BlueHDi 180 S&S EAT6 Allure	1560/4/A	181(133)	40,8(400)	226	8,6	4,5	118		
45.650	508 RXH 2.0 HDi 163cv ETG6	1560/4/A</td								

Listino del nuovo

**STATION
SPORTIVA**



► Prima station wagon della gamma Leon, ha una linea filante e sportiva

► Stessi motori della Leon 5 porte, cambio manuale o in alternativa Dsg

LEON ST	SEAT Numero verde 800 - 01.89.10	www.seat-italia.it
MII	Lungh. 356 - Largh. 164 - Alt. 148 Bagagliaio (238 -)	
9.540	MII 1.060cv Reference 3p	999/3/A 60(44) 9,7(95) 160 14,4 4,5 105
10.050	MII 1.060cv Reference 5p	999/3/A 60(44) 9,7(95) 160 14,4 4,5 105
12.090	MII 1.0 Ecofuel Reference 3p	999/3/A 68(50) 9,7(95) 160 14,4 3,0 79
12.600	MII 1.0 Ecofuel Reference 5p	999/3/A 68(50) 9,7(95) 160 14,4 3,0 79

IBIZA

SEAT Numero verde 800 - 01 89 10

www.seat-italia.it

12.320	IBIZA 1.0 Reference	999/3/A	75(55)	9,7(95)	172	14,3	5,2	118
13.500	IBIZA 1.0 Style	999/3/A	75(55)	9,7(95)	172	14,3	5,2	118
14.500	IBIZA 1.0 TSI S&S Style	999/3/A	95(70)	16,3(160)	187	10,4	4,2	97
15.750	IBIZA 1.4 TDI CR75cv Type	1422/3/A	75(55)	21,4(210)	171	12,9	3,8	101
IBIZA SC								
		Lungh. 404 - Largh. 169 - Alt. 143 Bagagliaio (228-930)						
11.820	IBIZA SC 1.0 Reference	999/3/A	75(55)	9,7(95)	172	14,3	5,2	118
13.000	IBIZA SC 1.0 Style	999/3/A	75(55)	9,7(95)	172	14,3	5,2	118
14.000	IBIZA SC 1.0 TSI S&S Style	999/3/A	95(70)	16,3(160)	187	10,4	4,2	97
15.750	IBIZA SC 1.4 TDI CR75cv - G. I.	1422/3/A	75(55)	21,4(210)	171	12,9	3,8	101

15.250 IBIZA ST 1.4 TDI

IBIZA ST		Lungh. 424 - Largh. 169 - Alt. 145 Bagagliaio (430 -)					
13.070	IBIZA ST 1.0 Reference	999/3/A	75 (55)	9,7 (95)	172	14,8	5,2
14.250	IBIZA ST 1.0 Style	999/3/A	75 (55)	9,7 (95)	172	14,8	5,2
15.250	IBIZA ST 1.0 TSI S&S Style	999/3/A	95 (70)	16,3 (160)	187	10,8	4,2
16.500	IBIZA ST 1.4 TD CR75cv Style	1422/3/A	75 (55)	214 (210)	171	14,3	3,9
16.950	IBIZA ST 1.4 TD CR90cv Style	1422/3/A	90 (66)	23,4 (230)	182	11,3	3,9

LEON

18.180	LEON 1.2TSI 86cv Reference	1197/4/A	86(63)	16,3(160)	178	11,9	5,2	120
---------------	----------------------------	-----------------	--------	-----------	-----	------	-----	-----

20.700 LEON 1.2 T

22.280	LEON 1.2 TSI 110cv S&DSG Style	1197/4/A	110(81)	17,8(175)	191	10,0	2,8	112
21.210	LEON 1.4 TGI S&S Reference	1395/4/A	110(81)	20,4(200)	194	10,9	3,5	94
23.010	LEON 1.4 TGI S&S Style	1395/4/A	110(81)	20,4(200)	194	10,9	3,5	94
20.130	LEON 1.6 TDI CR 90cv Reference	1598/4/A	90(66)	23,4(230)	178	12,6	4,1	108
22.460	LEON 1.6 TDI CR 105cv S&S Style	1598/4/A	105(77)	23,4(230)	192	107	3,8	99

23.960 | LEON 1.6 TDI CR

LEON SC		Lungh. 423 - Largh. 181 - Alt. 146 Bagagliaio (380-1150)						
21.030	LEON SC 1.2TSI 110cv S&S Style	1197/4/A	110(81)	17,8(175)	194	9,7	4,9	114
22.530	LEON SC 1.2TSI 110cv S&DSG Style	1197/4/A	110(81)	17,8(175)	194	9,7	4,8	112
22.710	LEON SC 1.6TD CR 105cv S&S Style	1598/4/A	105(77)	25,5 (250)	192	10,7	3,8	99
24.210	LEON SC 1.6TD CR 105cv S&DSG Style	1598/4/A	105(77)	25,5 (250)	191	10,7	3,9	102

LEON ST

19.180	LEON ST 1.2TSI 86cv Reference	1197/4/A	86 (63)	16,3 (160)	178	12,1	5,2	119
21.450	LEON ST 1.2TSI 110cv S&S Style	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	194	10,1	5,2	119
23.030	LEON ST 1.2TSI 110cv S&DSG Style	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	194	10,1	4,9	114
22.210	LEON ST 1.4TGI S&S Reference	1395/4/A	110 (81)	20,4 (200)	194	11,0	3,5	96
23.760	LEON ST 1.4TGI S&S Style	1395/4/A	110 (81)	20,4 (200)	194	11,0	3,5	96
21.130	LEON ST 1.6 TDI CR 90cv Reference	1598/4/A	90 (66)	23,4 (230)	178	13,0	4,1	108
23.210	LEON ST 1.6 TDI CR 105cv S&S Style	1598/4/A	105 (77)	23,4 (230)	192	11,1	3,8	99

PREZZO chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione (0-100 sec.)	Consumo (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
24.710	LEON ST 1.6 TDI CR 105cv S&S DSG Style	1598/4/A	105(77)	23,4(230)	190	11,0	3,9	102	
28.000	LEON ST 1.6 TDI CRS&S 4Dr. X-perience	1598/4/I	110(81)	25,5(250)	187	11,6	4,7	122	
29.400	LEON ST 2.0 TDI CR 150cv S&S 4Dr. X-perience	1968/4/I	150(110)	32,6(320)	211	8,7	4,8	124	

LEGGI LE NOSTRE PROVE In listino: Leon SC 2.0 TDI 150 Cv Style (10/2013) - Fuori listino:

Alhambra 2.0 3Xe (9/1996) - Arosa 1.0 T (11/1997) - Arosa 1.4 16V Sport (7/2001) - Arosa SDI (7/6/1998) - Cordoba 1.4 Vario (12/1997) - Cordoba 1.8 16V GTI (5/1995) - Cordoba 1.8 16V SX (8/1996) - Cordoba Vario 1.9 TDI Signo (6/0000) - Ibiza 1.2 GLX (12/1985) - Ibiza 1.2 GLX Cat (10/1991) - Ibiza 1.3 CL (5/1993) - Ibiza 1.4 CLX Easy 5p (7/1994) - Ibiza 1.4 TDI Stella Sp. (12/2002) - Ibiza 1.4 TSI DSG Bocanegra SC. (7/2010) - Ibiza 1.5 Injection (1/1990) - Ibiza 1.5 Sport (12/1990) - Ibiza 1.5 SXI (9/1988) - Ibiza 1.6i GLX (11/1996) - Ibiza 1.7 Sport Line (2/1993) - Ibiza 1.8 GTI (2/1994) - Ibiza 1.8 GTI 16v (10/1995) - Ibiza 1.9 TDI 100 Cv 3p (4/2002) - Ibiza 1.9 TDI 130 Cv (9/2002) - Ibiza 1.9 TDI Dsp Sport (3/2009) - Ibiza 2.0 Cupra (TC) (6/1997) - Ibiza 900 Special (5/1989) - Leon 1.6 Signo (10/0000) - Leon 1.9 TDI 150 Cv Cupra TT (11/2001) - Leon 2.0 FSI Stylance (2/2006) - Malaga 1.5 Injection 100 Cv (4/1988) - Marbella 903 Special (3/1993) - Marbella 903 Special (9/1994) - Marbella 903 Special Cat (9/1992) - Marbella GLX (10/1987) - Mii 1.0 60 Cv Style (11/2012) - Toledo 1.6 GLX (8/1993) - Toledo 1.8 20v Signum (6/1999) - Toledo 1.8 GLX cat (11/1991) - Toledo 1.9 TD GLX (5/1992) - Toledo 1.9 TDI Signo (TC) (12/1999) - Toledo 2.0 GT (9/1993) - Toledo 2.0 TDI DSG Stylance (5/2005) - Toledo 2.0i GLX (8/1992)

SKODA Numero verde 800 - 10.06.00

www.skoda-italia.it

CITIGO	Lungh. 356 - Largh. 165 - Alt. 148 Bagagliaio (251-951)
9.955	CITIGO 1.0 60cv Active 5p
9.955	999/3/A 60(44) 9,7(95) 160 14,4 4,5 105
11.945	CITIGO 1.0 60cv Style 5p
11.945	999/3/A 60(44) 9,7(95) 160 14,4 4,5 105
12.645	CITIGO 1.0 60cv ASG Style 5p
12.645	999/3/A 60(44) 9,7(95) 160 14,4 4,5 105
10.455	CITIGO 1.0 75cv Active 5p
10.455	999/3/A 75(55) 9,7(95) 171 13,2 4,7 108
12.445	CITIGO 1.0 75cv Style 5p
12.445	999/3/A 75(55) 9,7(95) 171 13,2 4,7 108
13.155	CITIGO 1.0 75cv ASG Style 5p
13.155	999/3/A 75(55) 9,7(95) 171 13,2 4,7 108
12.525	CITIGO 1.0 G-Tec Active 5p
12.525	999/3/A 68(50) 9,7(95) 164 16,3 4,4 79
14.515	CITIGO 1.0 G-Tec Style 5p
14.515	999/3/A 68(50) 9,7(95) 164 16,3 4,4 79

FABIA

Lungh. 399 - Largh. 173 - Alt. 147 Bagagliaio (330-1150)

FABIA	Lungh. 399 - Largh. 173 - Alt. 147 Bagagliaio (330-1150)
11.390	FABIA 1.0 MPI 60cv Active
11.390	999/3/A 60(44) 9,7(95) 160 15,7 4,7 106
13.430	FABIA 1.0 MPI 60cv Ambition
13.430	999/3/A 60(44) 9,7(95) 160 15,7 4,7 106
14.330	FABIA 1.0 MPI 75cv Ambition
14.330	999/3/A 75(55) 9,7(95) 172 14,7 4,8 108
15.230	FABIA 1.2 TSI Ambition
15.230	1197/4/A 90(66) 16,3(160) 182 10,9 4,7 107
15.750	FABIA 1.4 TDI 90cv Active
15.750	1422/3/A 90(66) 23,4(230) 182 11,1 3,4 88
17.630	FABIA 1.4 TDI 90cv Ambition
17.630	1422/3/A 90(66) 23,4(230) 182 11,1 3,4 88
19.230	FABIA 1.4 TDI 90cv DSG Ambition
19.230	1422/3/A 90(66) 23,4(230) 182 11,1 3,6 94

FABIA WAGON

Lungh. 426 - Largh. 173 - Alt. 147 Bagagliaio (530-1395)

FABIA WAGON	Lungh. 426 - Largh. 173 - Alt. 147 Bagagliaio (530-1395)
13.250	FABIA WAGON 1.0 MPI 75cv Active
13.250	999/3/A 75(55) 9,7(95) 175 14,9 4,8 109
15.130	FABIA WAGON 1.0 MPI 75cv Ambition
15.130	999/3/A 75(55) 9,7(95) 175 14,9 4,8 109
16.030	FABIA WAGON 1.2 TSI Ambition
16.030	1197/4/A 90(66) 16,3(160) 185 11,0 4,7 107
16.550	FABIA WAGON 1.4 TDI 90cv Active
16.550	1422/3/A 90(66) 23,4(230) 184 11,3 3,4 89
18.430	FABIA WAGON 1.4 TDI 90cv Ambition
18.430	1422/3/A 90(66) 23,4(230) 184 11,3 3,4 89
20.030	FABIA WAGON 1.4 TDI 90cv DSG Ambition
20.030	1422/3/A 90(66) 23,4(230) 184 11,3 3,6 94

RAPID SPACEBACK

Lungh. 430 - Largh. 171 - Alt. 146 Bagagliaio (415-1380)

RAPID SPACEBACK	Lungh. 430 - Largh. 171 - Alt. 146 Bagagliaio (415-1380)
18.060	RAPID SPACEBACK 1.2 TSI 90cv Ambition
18.060	1197/4/A 90(66) 16,3(160) 184 11,2 4,7 107
18.820	RAPID SPACEBACK 1.2 TSI 110cv Ambition
18.820	1197/4/A 110(81) 17,8(175) 198 9,7 4,9 110
19.780	RAPID SPACEBACK 1.4 TDI Ambition
19.780	1422/3/A 90(66) 23,4(230) 183 11,6 3,6 94
21.450	RAPID SPACEBACK 1.4 TDI DSG Ambition
21.450	1422/3/A 90(66) 23,4(230) 183 11,7 3,8 99
21.340	RAPID SPACEBACK 1.6 TDI Ambition
21.340	1596/4/A 116(85) 25,5(250) 198 9,9 4,2 109

OCTAVIA

Lungh. 466 - Largh. 181 - Alt. 146 Bagagliaio (590-1580)

OCTAVIA	Lungh. 466 - Largh. 181 - Alt. 146 Bagagliaio (590-1580)
19.550	OCTAVIA 1.2 TSI Active
19.550	1197/4/A 110(81) 17,8(175) 199 10,2 4,9 114
20.220	OCTAVIA 1.2 TSI Ambition
20.220	1197/4/A 110(81) 17,8(175) 199 10,2 4,9 114
23.020	OCTAVIA 1.4 TSI G-Tec Active
23.020	1395/4/A 110(81) 20,4(200) 195 10,9 3,5 97
23.560	OCTAVIA 1.4 TSI G-Tec Ambition
23.560	1395/4/A 110(81) 20,4(200) 195 10,9 3,5 97
21.020	OCTAVIA 1.6 TDI 90cv Active
21.020	1598/4/A 90(66) 23,4(230) 186 12,2 4,1 109
23.060	OCTAVIA 1.6 TDI Ambition
23.060	1598/4/A 110(81) 25,5(250) 197 10,6 3,8 99
23.780	OCTAVIA 1.6 TDI GreenLine
23.780	1598/4/A 110(81) 25,5(250) 197 10,6 3,8 99
24.660	OCTAVIA 1.6 TDI DSG Ambition
24.660	1598/4/A 110(81) 25,5(250) 197 10,7 3,7 99
24.870	OCTAVIA 2.0 TDI Ambition
24.870	1968/4/A 150(110) 32,6(320) 218 8,5 4,5 116
26.470	OCTAVIA 2.0 TDI DSG Ambition
26.470	1968/4/A 150(110) 32,6(320) 215 8,6 4,5 119

OCTAVIA WAGON

Lungh. 466 - Largh. 181 - Alt. 147 Bagagliaio (610-1740)

OCTAVIA WAGON	Lungh. 466 - Largh. 181 - Alt. 147 Bagagliaio (610-1740)
20.600	OCTAVIA WAGON 1.2 TSI Active
20.600	1197/4/A 110(81) 17,8(175) 196 10,3 4,9 114
21.270	OCTAVIA WAGON 1.2 TSI Ambition
21.270	1197/4/A 110(81) 17,8(175) 196 10,3 4,9 114
23.150	OCTAVIA WAGON 1.4 TSI G-Tec Active
23.150	1395/4/A 110(81) 20,4(200) 193 11,0 3,5 97
23.690	OCTAVIA WAGON 1.4 TSI G-Tec Ambition
23.690	1395/4/A 110(81) 20,4(200) 193 11,0 3,5 97
22.070	OCTAVIA WAGON 1.6 TDI 90cv Active
22.070	1598/4/A 90(66) 23,4(230) 183 12,3 4,1 109
24.110	OCTAVIA WAGON 1.6 TDI Ambition
24.110	1598/4/A 110(81) 25,5(250) 194 10,8 3,8 99
24.830	OCTAVIA WAGON 1.6 TDI GreenLine
24.830	1598/4/A 110(81) 25,5(250) 204 10,7 3,5 90
25.710	OCTAVIA WAGON 1.6 TDI DSG Ambition
25.710	1598/4/A 110(81) 25,5(250) 191 10,9 3,8 99
26.060	OCTAVIA WAGON 1.6 TDI 4x4 Ambition
26.060	1598/4/A 110(81) 25,5(250) 191 11,5 4,4 118

PREZZO chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione (0-100 sec.)	Consumo (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
25.920	OCTAVIA WAGON 2.0 TDI Ambition	1968/4/A	150(110)	32,6(320)	216	8,6	4,2	110	
27.520	OCTAVIA WAGON 2.0 TDI DSG Amb.	1968/4/A	150(110)	32,6(320)	213	8,7	4,5	119	
27.870	OCTAVIA WAGON 2.0 TDI 4x4 Ambition	1968/4/A	150(110)	32,6(320)	213	8,7	4,9	124	

SUPERB

Lungh. 486 - Largh. 186 - Alt. 147 Bagagliaio (625-1760)

PREZZO chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione (0-100 sec.)	Consumo (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
25.900	SUPERB 1.4 TSI ACT Active	1395/4/A	150(110)	25,5(250)	220	8,6	4,8	112	
29.100	SUPERB 1.6 TDI Ambition	1598/4/A	120(88)	25,5(250)	206	10,9	4,0	103	
30.900	SUPERB 1.6 TDI DSG Ambition	1598/4/A	120(88)	25,5(250)	206	11,0	3,8	100	
30.250	SUPERB 2.0 TDI 150cv Ambition	1968/4/A	150(110)	34,7(340)	220	8,8	4,0	105	
32.050	SUPERB 2.0 TDI 150cv DSG Ambition	1968/4/A	150(110)	34,7(340)	218	8,9	4,4	115	
35.950	SUPERB 2.0 TDI 190cv DSG Style	1968/4/A	190(140)	40,8(400)	235	7,7	4,5	118	

SUPERB WAGON

Lungh. 486 - Largh. 186 - Alt. 148 Bagagliaio (660-1950)

PREZZO chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione (0-100 sec.)	Consumo (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
27.000	SUPERB WAGON 1.4 TSI ACT Active	1395/4/A	150(110)	25,5(250)	220	8,6	4,8	112	
30.200	SUPERB WAGON 1.6 TDI Ambition	1598/4/A	120(88)	25,5(250)	204	11,0	4,2	109	
32.000	SUPERB WAGON 1.6 TDI DSG Ambition	1598/4/A	120(88)	25,5(250)	204	11,1	4,0	105	
31.350	SUPERB WAGON 2.0 TDI 150cv Ambition	1968/4/A	150(110)	34,7(340)	220	8,8	4,0	105	
34.650	SUPERB WAGON 2.0 TDI 150cv DSG Ambition	1968/4/A	190(140)</						

Listino del nuovo

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 sec.	Consumo misto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
15.270	FORTWO 70 twinamic Passion	999/3/P	71(52)	9.3(91)	151	14,9	4,1	93
16.660	FORTWO 70 twinamic Prime	999/3/P	71(52)	9.3(91)	151	14,9	4,1	93

FORFOUR

Lungh. 350 - Largh. 167 - Alt. 155 Bagagliaio (185-975)

14.820	FORFOUR 90 turbo Youngster	898/3/P	90(66)	13.8(135)	165	11,2	4,3	99
15.730	FORFOUR 90 turbo Passion	898/3/P	90(66)	13.8(135)	165	11,2	4,3	99
17.120	FORFOUR 90 turbo Prime	898/3/P	90(66)	13.8(135)	165	11,2	4,3	99
16.270	FORFOUR 90 turbo twinamic Youngster	898/3/P	90(66)	13.8(135)	165	11,2	4,2	98
17.180	FORFOUR 90 turbo twinamic Passion	898/3/P	90(66)	13.8(135)	165	11,2	4,2	98
18.570	FORFOUR 90 turbo twinamic Prime	898/3/P	90(66)	13.8(135)	165	11,2	4,2	98
12.890	FORFOUR 60 Youngster	999/3/P	61(45)	9.3(91)	151	16,7	4,7	108
13.650	FORFOUR 70 Youngster	999/3/P	71(52)	9.3(91)	151	15,9	4,2	97
14.560	FORFOUR 70 Passion	999/3/P	71(52)	9.3(91)	151	15,9	4,2	97
15.950	FORFOUR 70 Prime	999/3/P	71(52)	9.3(91)	151	15,9	4,2	97
15.100	FORFOUR 70 twinamic Youngster	999/3/P	71(52)	9.3(91)	151	15,9	4,2	96
16.010	FORFOUR 70 twinamic Passion	999/3/P	71(52)	9.3(91)	151	15,9	4,2	96
17.400	FORFOUR 70 twinamic Prime	999/3/P	71(52)	9.3(91)	151	15,9	4,2	96

LEGGI LE NOSTRE PROVE In listino: Electric Drive (11/2010) - Fortwo Brabus Cabrio Xclusive (6/2008) - Fortwo mhd Passion Cabrio (6/2010) - Fuori listino: Crossblade (4/2003) - Forfour 1.3 Passion (7/2004) - Forfour CDI (11/2004) - Fortwo Cabrio (8/0000) - Fortwo Cabrio Brabus (10/2003) - Fortwo Cabrio CDI (5/2002) - Fortwo CDI (7/0000) - Fortwo coupé 71 Cv Passion (5/2007) - Roadster (9/2003) - Roadster Coupé Brabus (6/2005) - Smart & Pulse (4/1999)

DOTAZIONE RICCA



► Linea moderna, abitacolo spazioso e equipaggiamenti di serie ricchi fin dalle versioni base per la nuova Suv coreana

► Motori 1.6 sia a benzina da 128 Cv sia td da 116 Cv

TIVOLI

SSANGYONG

Numero verde 800 - 00.60.06

www.ssangyong.it

TIVOLI	Lungh. 420 - Largh. 180 - Alt. 159 Bagagliaio (213-1115)
15.950	TIVOLI 1.6 2WD Start
15.950	1597/4/A 128(94) 16,3(160) 170 - 6,6 154
17.800	TIVOLI 1.6 2WD Go
17.800	1597/4/A 128(94) 16,3(160) 170 - 6,6 154
19.600	TIVOLI 1.6 GPL 2WD Go
19.600	1597/4/A 128(94) 16,3(160) 170 - 9,0 147
19.800	TIVOLI 1.6 D 2WD Go
19.800	1597/4/A 116(85) 30,6(300) 181 - 4,3 113

KORANDO

Lungh. 441 - Largh. 183 - Alt. 171 Bagagliaio (486-1312)

KORANDO	Lungh. 420 - Largh. 180 - Alt. 159 Bagagliaio (213-1115)
22.640	KORANDO 2.0 GPL 2WD Plus
22.640	1998/4/A 147(108) 19,7(193) 163 - 10,6 168
24.640	KORANDO 2.0 GPL AWD Plus
24.640	1998/4/I 147(108) 19,7(193) 163 - 11,5 192
20.990	KORANDO 2.0 e-Xdi 150cv 2WD Value
20.990	1998/4/A 150(110) 36,7(360) 179 10,0 5,8 147
23.990	KORANDO 2.0 e-Xdi 150cv AWD Plus
23.990	1998/4/I 150(110) 36,7(360) 179 10,0 6,2 157

REXTON W

Lungh. 476 - Largh. 190 - Alt. 184 Bagagliaio (250-2086)

REXTON W	Lungh. 420 - Largh. 190 - Alt. 184 Bagagliaio (250-2086)
25.700	REXTON 2.0 Xdi 2WD
25.700	1998/4/P 155(114) 36,7(360) 173 - 7,3 193
27.800	REXTON 2.0 Xdi 4WD
27.800	1998/4/I 155(114) 36,7(360) 173 - 7,4 196
31.200	REXTON 2.0 Xdi automatica 4WD Classy
31.200	1998/4/I 155(114) 36,7(360) 175 - 7,8 206

LEGGI LE NOSTRE PROVE In listino: Korando 2.0 e-Xdi AWD Classy (6/2011) - Rexton W 2.0 Xdi 4X4 Aut. Classy (6/2013) - Fuori listino: Action 2.0 Xdi Premium 4WD (3/2007) - Kyron 2.0 Xdi (3/2006) - Kyron 2.7 Xdi Top Class (1/2008) - Musso 2.9 TD (5/0000) - Musso 3.2 (12/1997) - Rexton II 270 XVT AWD Executive (9/2007) - Rexton RX 2.7 Xdi Plus (11/2004) - Rexton RX 290 Premium (6/2004) - Rodius 2.7 Xdi Premium 4WD Aut. (8/2005)

SUBARU

Numero verde 800 - 15.64.06

www.subaru.it

XV

Lungh. 445 - Largh. 178 - Alt. 157 Bagagliaio (1270-)

19.990	XV 1.6i Free
19.990	1600/4/I 114(84) 15,3(150) 179 13,1 6,5 151
26.990	XV 1.6i Lineartronic Adventure
26.990	1600/4/I 114(84) 15,3(150) 179 13,1 6,5 151
22.030	XV 1.6i Bi-Fuel Free
22.030	1600/4/I 110(81) 13,8(135) 179 13,1 8,9 139
29.030	XV 1.6i Bi-Fuel Lineartronic Adventure
29.030	1600/4/I 110(81) 13,8(135) 179 13,1 8,9 139
24.990	XV 2.0D Free
24.990	1998/4/I 147(108) 35,7(350) 198 9,3 5,6 146

LEVORG

Lungh. 469 - Largh. 178 - Alt. 149 Bagagliaio (522-1446)

25.990	LEVORG 1.6 Lineartronic Free
25.990	1600/4/I 170(125) 25,5(250) 210 8,9 6,9 159

FORESTER

Lungh. 460 - Largh. 180 - Alt. 174 Bagagliaio (592-1573)

27.990	FORESTER 2.0i Free
27.990	1995/4/I 150(110) 20,2(198) 190 10,6 6,9 160

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 sec.	Consumo misto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
30.030	FORESTER 2.0i Bi-Fuel Free	1995/4/I	150(110)	20,2(198)	190	10,6	9,5	154
31.990	FORESTER 2.0D Style	1995/4/I	147(108)	35,7(350)	190	10,2	5,7	150
40.590	FORESTER 2.0D Lineartronic Sport Unlimited	1995/4/I	147(108)	35,7(350)	190	-	6,3	163

OUTBACK

Lungh. 482 - Largh. 184 - Alt. 161 Bagagliaio (500-1848)

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 sec.	Consumo misto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
42.030	OUTBACK 2.5i Bi-Fuel Lineartronic Unlimited	2498/4/I	175(129)	24,0(235)	198	10,2	7,0	161
36.290	OUTBACK 2.0D Lineartronic Free	1998/4/I	150(110)	35,7(350)	192	9,9	6,1	159
43.350	OUTBACK 2.0D Lineartronic Unlimited	1998/4/I	150(110)	35,7(350)	192	9,9	6,1	159

BRZ

Lungh. 424 - Largh. 178 - Alt. 143 Bagagliaio (243-)

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 sec.	Consumo misto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
30.150	BRZ 2.0	1998/4/P	200(147)	20,9(205)	226	7,6	7,8	181

LEGGI LE NOSTRE PROVE In listino: Forester 2.0 Dynamic (5/2013) - Outback 2.0 Lineartronic (11/2013) - WRX STI-S 4p (1/2011) - XV 2.0D-S Exclusive (5/2012) - Fuori listino: 1.8 4WD Turbo SW (2/1989) - E10 Wagon 4WD (11/1986) - Forester 2.0 Turbo FZ (7) (3/1999) - Forester 2.0X AT W (1/2006) - Forester 2.0X VR (1/2003) - Forester 2.0XS Bi-Fuel AT (3/2008) - Impreza 1.6 CW (T) (6/1998) - Impreza 2.0 4WD CW (C) (11/1996) - Impreza 2.0 Bifuel (2/2008) - Impreza 2.0 GT Rally Look (1/1997) - Impreza 2.0 Turbo WRX (6/2001) - Impreza CW Turbo WRX (5/2003) - Impreza STI (9/2002) - Impreza STI (4/2006) - Impreza STI (6/2008) - Impreza Turbo WRX Plus (TC) (1/2000) - Impreza WW (5/1998) - Justy (T) (1/1998) - Justy 4WD 1.2 S II (7/1998) - Justy G3X AWD (2/2004) - Legacy 1.8 16V GL 4WD (5/1991) - Legacy 2.0 i.e. Turbo TW 4WD (9/1992) - Legacy 2.0 Touring Wagon LE (9/1993) - Legacy 2.0 SW (12/2008) - Legacy 2.0 SW Sport (2/2010) - Legacy 2.5 Touring Wagon automatica (3/2004) - Legacy 2.5 Touring Wagon GX (7/1999) - Legacy 3.0 Outback H6 (4/2001) - M800 (4/1992) - SVX 3.3 4WD (3/1993) - Vivo 660 (1/1995)

SUZUKI

Numero verde 800 - 45.26.25

www.suzuki.it/auto

CELERIO

Lungh. 360 - Largh. 160 - Alt. 154 Bagagliaio (254-726)

8.990	CELERIO 1.0L
10.490	CELERIO 1.0 Easy
11.190	CELERIO 1.0 AGS Easy
12.290	CELERIO 1.0 DualJet S&S Style

SWIFT

Lungh. 385 - Largh. 170 - Alt. 154 Bagagliaio (210-533)

17.390	SWIFT 1.2 DualJet 4WD B-Cool Snow5p
14.250	SWIFT 1.2 VVT B-Easy 5p
18.900	SWIFT 1.6 VVT Sport5p
15.750	SWIFT 1.6 VVT B-Easy 5p

S-CROSS

Lungh. 430 - Largh. 177 - Alt. 158 Bagagliaio (430-1269)

18.700	S-CROSS 1.6 VVT 2WD Fun
20.400	S-CROSS 1.6 VVT 2WD Cool
22.600	S-CROSS 1.6 VVT CWT 4WD All Grip Cool
25.650	S-CROSS 1.6 VVT CWT 4WD Plus Star View
27.850	S-CROSS 1.6 VVT CWT 4WD All Grip Plus S.View

VITARA

Lungh. 418 - Largh. 178 - Alt. 161 Bagagliaio (375-1220)

27.600	VITARA 1.4 BoosterJet S&S 4WD All Grip S
29.100	VITARA 1.4 BoosterJet S&S Aut. 4WD All Grip S
19.900	VITARA 1.6 VVT S&S 2WD V-Cool
22.6	

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri	Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia Nm (Nm)	Velocità max. (km/h)	Acceler. 0-100 (sec.)	Consumo (l/100 km)	CO ₂ (g/km)		
										PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE
SICUREZZA DA GRANDE											
											
YARIS											
TOYOTA	Numero verde 800 - 01.81.20										
AYGO	Lungh. 346 - Largh. 162 - Alt. 146 Bagagliaio (168-)										
11.400	AYGO 1.0 VVT-i x-cool 3p	998/3/A	69(51)	9,7(95)	160	14,2	4,1	95			
11.900	AYGO 1.0 VVT-i x-cool 5p	998/3/A	69(51)	9,7(95)	160	14,2	4,1	95			
12.150	AYGO 1.0 VVT-i x-play 3p	998/3/A	69(51)	9,7(95)	160	14,2	4,1	95			
12.650	AYGO 1.0 VVT-i x-play 5p	998/3/A	69(51)	9,7(95)	160	14,2	4,1	95			
12.000	AYGO 1.0 VVT-i MMT x-cool 3p	998/3/A	69(51)	9,7(95)	160	15,5	4,2	97			
12.500	AYGO 1.0 VVT-i MMT x-cool 5p	998/3/A	69(51)	9,7(95)	160	15,5	4,2	97			
12.750	AYGO 1.0 VVT-i MMT x-play 3p	998/3/A	69(51)	9,7(95)	160	15,5	4,2	97			
13.250	AYGO 1.0 VVT-i MMT x-play 5p	998/3/A	69(51)	9,7(95)	160	15,5	4,2	97			
YARIS	Lungh. 395 - Largh. 170 - Alt. 151 Bagagliaio (286-)										
11.950	YARIS 1.0 5p	998/3/A	69(51)	9,7(95)	155	15,3	4,2	99			
14.150	YARIS 1.0 Cool 5p	998/3/A	69(51)	9,7(95)	155	15,3	4,2	99			
15.350	YARIS 1.0 Active 5p	998/3/A	69(51)	9,7(95)	155	15,3	4,2	99			
16.150	YARIS 1.3 Active 5p	1329/4/A	99(73)	12,7(125)	175	11,7	4,9	114			
17.350	YARIS 1.3 Multidrive S Active 5p	1329/4/A	99(73)	12,7(125)	175	12,6	4,9	114			
14.300	YARIS 1.4 D-4D 5p	1364/4/A	90(66)	20,9(205)	175	10,8	3,8	99			
16.500	YARIS 1.4 D-4D Cool 5p	1364/4/A	90(66)	20,9(205)	175	10,8	3,8	99			
17.700	YARIS 1.4 D-4D Active 5p	1364/4/A	90(66)	20,9(205)	175	10,8	3,8	99			
18.650	YARIS Hybrid Cool 5p	1497/4/A	101(74)	11,3(111)	165	11,8	3,3	75			
19.850	YARIS Hybrid Active 5p	1497/4/A	101(74)	11,3(111)	165	11,8	3,3	75			
AURIS	Lungh. 433 - Largh. 176 - Alt. 148 Bagagliaio (360-1200)										
22.000	AURIS 1.2 Turbo Active	1197/4/A	116(85)	18,9(185)	200	10,1	4,7	109			
23.200	AURIS 1.2 Turbo CVT Active	1197/4/A	116(85)	18,9(185)	195	10,5	4,6	109			
22.050	AURIS 1.4 D-4D Cool	1364/4/A	90(66)	20,9(205)	180	12,5	3,5	101			
23.250	AURIS 1.4 D-4D Active	1364/4/A	90(66)	20,9(205)	180	12,5	3,5	101			
24.250	AURIS 1.6 D-4D Active	1598/4/A	112(82)	27,5(270)	195	10,5	4,2	108			
23.900	AURIS Hybrid Cool	1798/4/A	136(100)	14,5(142)	180	10,9	3,9	89			
25.100	AURIS Hybrid Active	1798/4/A	136(100)	14,5(142)	180	10,9	3,9	89			
AURIS TOURING SPORTS	Lungh. 460 - Largh. 176 - Alt. 149 Bagagliaio (530-1658)										
23.000	AURIS TOURING SPORTS 1.2 Turbo Active	1197/4/A	116(85)	18,9(185)	200	10,1	4,8	112			
24.200	AURIS TOURING SPORTS 1.2 Turbo CVT Active	1197/4/A	116(85)	18,9(185)	195	10,5	4,8	110			
23.050	AURIS TOURING SPORTS 1.4 D-4D Cool	1364/4/A	90(66)	20,9(205)	180	12,5	4,1	106			
24.250	AURIS TOURING SPORTS 1.4 D-4D Active	1364/4/A	90(66)	20,9(205)	180	12,5	4,1	106			
25.250	AURIS TOURING SPORTS 1.6 D-4D Active	1598/4/A	112(82)	27,5(270)	195	10,9	4,2	108			
24.900	AURIS TOURING SPORTS Hybrid Cool	1798/4/A	136(100)	14,5(142)	180	10,9	3,9	89			
26.100	AURIS TOURING SPORTS Hybrid Active	1798/4/A	136(100)	14,5(142)	180	10,9	3,9	89			
PRIUS	Lungh. 446 - Largh. 175 - Alt. 149 Bagagliaio (445-)										
27.850	PRIUS 1.8 H ECVT Active	1798/4/A	99(73)	14,5(142)	180	10,4	3,9	89			
40.250	PRIUS 1.8 H Plug-in	1798/4/A	99(73)	14,5(142)	180	11,4	2,1	49			
PRIUS+	Lungh. 465 - Largh. 178 - Alt. 158 Bagagliaio (200-1750)										
31.900	PRIUS+ 1.8 H ECVT Active	1798/4/A	99(73)	14,5(142)	165	11,3	4,1	95			
AVENSIS SW	Lungh. 477 - Largh. 181 - Alt. 148 Bagagliaio (543-1609)										
32.100	AVENSIS 2.0 D-4D Lounge Wagon	1998/4/A	126(93)	31,6(310)	200	10,0	5,4	142			
34.000	AVENSIS 2.2 D-4D Lounge Wagon	2231/4/A	150(110)	34,7(340)	210	9,2	5,6	150			
34.600	AVENSIS 2.2 D-Cat automatica Lounge Wagon	2231/4/A	150(110)	34,7(340)	205	9,8	6,6	174			
GT86	Lungh. 424 - Largh. 178 - Alt. 129 Bagagliaio (243-)										
30.500	GT86 Rock&Road	1998/4/P	200(147)	20,9(205)	226	7,6	7,8	181			
VERSO	Lungh. 446 - Largh. 179 - Alt. 162 Bagagliaio (114-1645)										
21.300	VERSO 1.6 Cool	1598/4/A	132(97)	16,3(160)	185	11,7	6,6	154			
23.000	VERSO 1.6 Active	1598/4/A	132(97)	16,3(160)	185	11,7	6,6	154			
25.400	VERSO 1.8 CVT Active	1798/4/A	147(108)	18,3(180)	185	11,1	6,6	150			
24.450	VERSO 1.6 D-4D Cool	1598/4/A	112(82)	27,5(270)	185	12,7	4,5	119			
26.150	VERSO 1.6 D-4D Active	1598/4/A	112(82)	27,5(270)	185	12,7	4,5	119			
RAV 4	Lungh. 461 - Largh. 185 - Alt. 168 Bagagliaio (640-)										
28.950	RAV4 2.0 D-4D 2WD Active	1995/4/A	143(105)	32,6(320)	195	9,6	4,7	124			
31.250	RAV4 2.0 D-4D 2WD Style	1995/4/A	143(105)	32,6(320)	195	9,6	4,7	124			
LEGGI LE NOSTRE PROVE	In listino: Auris 1.8 HSD 5p Executive (1/2011) - Avensis 2.2 D-4D 150 Cv SW Executive (5/2009) - Aygo (10/2014) - GT86 1st Edition (8/2012) - Prius 1.8 Hsd Executive										

Listino del nuovo

PREZZO chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 sec.	Consumo misto (l/100 km)	CO ₂ (g/km)				
26.500	GOLF 1.4 TSI BlueM. DSG Sport Ed. 5p	1395/4/A	125 (92)	204 (200)	204	9,2	5,0	116				
26.250	GOLF 1.4 TSI 150cv BlueM. ACT Sport Ed. 5p	1395/4/A	150 (110)	25,5 (250)	216	8,2	4,7	109				
33.250	GOLF 2.0 TSI BlueM. GTI Perf. 5p	1984/4/A	230 (169)	35,7 (350)	250	6,4	6,0	139				
35.150	GOLF 2.0 TSI BlueM. DSG GTI Perf. 5p	1984/4/A	230 (169)	35,7 (350)	250	6,4	6,0	139				
43.100	GOLF 2.0 TSI BlueM. 4Mot. R5p	1984/4/A	301 (221)	38,7 (380)	250	5,1	7,1	165				
45.000	GOLF 2.0 TSI BlueM. DSG 4Mot. R5p	1984/4/A	301 (221)	38,7 (380)	250	4,9	6,9	159				
21.750	GOLF 1.4 TGI BlueM. Trendline 5p	1395/4/A	110 (81)	204 (200)	194	10,9	5,3	94				
24.000	GOLF 1.4 TGI BlueM. Comfortline 5p	1395/4/A	110 (81)	204 (200)	194	10,9	5,3	94				
25.900	GOLF 1.4 TGI DSG BlueM. Comfortline 5p	1395/4/A	110 (81)	204 (200)	194	10,9	5,2	92				
21.650	GOLF 1.6 TDI 90cv BlueM. Trendl. 5p	1598/4/A	90 (66)	23,4 (230)	185	11,9	3,8	98				
25.000	GOLF 1.6 TDI 110cv BlueM. Comfort. 5p	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	195	10,5	3,8	99				
25.750	GOLF 1.6 TDI 110cv Comfortline 5p	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	195	10,5	3,8	99				
26.900	GOLF 1.6 TDI 110cv BlueM. Sport Ed. 5p	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	195	10,5	3,8	99				
26.900	GOLF 1.6 TDI 110cv BlueM. DSG Comfort. 5p	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	195	10,5	3,9	102				
28.800	GOLF 1.6 TDI 110cv BlueM. DSG Sport Ed. 5p	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	195	10,5	3,9	102				
29.050	GOLF 2.0 TDI BlueMotion Sport Edition 5p	1968/4/A	150 (110)	32,6 (320)	216	8,6	4,1	106				
30.950	GOLF 2.0 TDI BlueMotion DSG Sport Edition 5p	1968/4/A	150 (110)	32,6 (320)	212	8,6	4,5	119				
33.600	GOLF 2.0 TDI BlueM. GTD 5p	1968/4/A	184 (135)	38,7 (380)	230	7,5	4,2	109				
35.500	GOLF 2.0 TDI BlueM. DSG GTD 5p	1968/4/A	184 (135)	38,7 (380)	228	7,5	4,5	119				
37.900	GOLF 1.4 TSI Plug-In-Hybrid DSG GTE 5p	1395/4/A	204 (150)	35,7 (350)	222	7,6	1,5	35				

GOLF VII VARIANT

Lungh. 456 - Largh. 180 - Alt. 148 Bagagliaio (605-1620)

19.300	GOLF VARIANT 1.2 TSI 86cv BlueM. Trendline	1197/4/A	86 (63)	16,3 (160)	180	12,6	5,0	115				
22.650	GOLF VARIANT 1.2 TSI 110cv BlueM. Comfort.	1197/4/A	86 (63)	16,3 (160)	196	-	5,0	115				
22.350	GOLF VARIANT 1.4 TGI BlueM. Trendline	1395/4/A	110 (81)	204 (200)	195	11,5	3,5	97				
24.600	GOLF VARIANT 1.4 TGI BlueM. Comfortline	1395/4/A	110 (81)	204 (200)	195	11,5	3,5	97				
26.500	GOLF VARIANT 1.4 TGI BlueM. DSG Comfort.	1395/4/A	110 (81)	204 (200)	195	11,5	3,5	95				
22.250	GOLF VARIANT 1.6 TDI 190cv BlueM. Trendl.	1598/4/A	90 (66)	23,4 (230)	186	12,9	3,9	102				
25.600	GOLF VARIANT 1.6 TDI 110cv BlueM. Comf.	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	196	11,0	3,9	102				
27.500	GOLF VARIANT 1.6 TDI 110cv BL DSG Comf.	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	196	11,0	4,0	104				

GOLF SPORTSVAN

Lungh. 434 - Largh. 181 - Alt. 158 Bagagliaio (500-1520)

19.450	GOLF SPORTSVAN 1.2TSI 86cv BlueM. Trendl.	1197/4/A	86 (63)	16,3 (160)	177	13,2	4,9	114				
20.400	GOLF SPORTSVAN 1.2TSI 110cv BlueM. Trendl.	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	192	10,7	5,1	117				
22.650	GOLF SPORTSVAN 1.2TSI 110cv BlueM. Comf.	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	192	10,7	5,1	117				
23.300	GOLF SPORTSVAN 1.4TSI 125cv BlueM. DSG Comf.	1395/4/A	125 (92)	20,4 (200)	200	9,9	5,4	125				
25.200	GOLF SPORTS 1.4TSI 125cv BlueM. DSG Comf.	1395/4/A	125 (92)	20,4 (200)	200	9,9	5,2	121				
22.250	GOLF SPORTSVAN 1.6 TDI 90cv BlueM. Trendl.	1598/4/A	90 (66)	0,0 (-)	-	-	3,6	95				
24.500	GOLF SPORTSVAN 1.6 TDI 90cv BlueM. Comf.	1598/4/A	90 (66)	0,0 (-)	-	-	3,6	95				
25.600	GOLF SPORTSVAN 1.6 TDI 110cv BlueM. Comf.	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	196	11,3	3,6	95				
27.500	GOLF SPORTS 1.6 TDI 110cv BlueM. DSG Comf.	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	196	11,3	3,6	95				

PASSAT

Lungh. 477 - Largh. 183 - Alt. 146 Bagagliaio (586-1152)

28.400	PASSAT 1.4 TSI BlueMotion Trendline	1395/4/A	125 (92)	20,4 (200)	208	9,7	5,3	122				
31.500	PASSAT 1.4 TSI 150cv BlueMotion ACT Comf.	1395/4/A	150 (110)	25,5 (250)	220	8,4	4,9	115				
30.050	PASSAT 1.6TDI 120cv BlueMotion Trendline	1958/4/A	120 (88)	25,5 (250)	206	10,8	4,0	103				
31.750	PASSAT 1.6TDI 120cv BlueMotion Comfortline	1958/4/A	120 (88)	25,5 (250)	206	10,8	4,0	103				
34.250	PASSAT 1.6TDI 120cv BlueMotion DSG Comf.	1958/4/A	120 (88)	25,5 (250)	206	10,8	3,9	100				
33.200	PASSAT 2.0TDI 150cv BlueMotion Comfortline	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	220	8,7	4,0	106				
34.750	PASSAT 2.0TDI 150cv BlueMotion Highline	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	220	8,7	4,0	106				
35.700	PASSAT 2.0TDI 150cv BlueMotion DSG Comf.	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	218	8,7	4,4	116				
37.250	PASSAT 2.0TDI 150cv BlueMotion DSG Highl.	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	218	8,7	4,4	116				
36.650	PASSAT 2.0TDI 150cv BlueM. 4Mot. Highline	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	215	8,7	4,5	117				
39.300	PASSAT 2.0TDI 190cv BlueMotion DSG Highl.	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	235	7,5	4,6	119				
41.250	PASSAT 2.0TDI 190cv BlueM. DSG 4M. Highl.	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	230	7,5	4,9	131				
45.450	PASSAT 2.0BTDI BlueM. DSG 4M. Highl.	1968/4/I	239 (176)	51,0 (500)	240	6,1	5,3	139				

PASSAT VARIANT

Lungh. 477 - Largh. 183 - Alt. 148 Bagagliaio (650-1780)

29.400	PASSAT VARIANT 1.4TSI 125cv BlueM. Trendl.	1395/4/A	125 (92)	20,4 (200)	206	9,9	5,3	123				
32.500	PASSAT VAR. 1.4TSI 150cv BlueM. ACT Comf.	1395/4/A	150 (110)	25,5 (250)	218	8,6	5,1	119				
31.050	PASSAT VARIANT 1.6TDI 120cv BlueM. Trendl.	1598/4/A	120 (88)	25,5 (250)	204	11,0	4,0	105				
32.750	PASSAT VARIANT 1.6TDI 120cv BlueM. Comf.	1598/4/A	120 (88)	25,5 (250)	204	11,0	4,0	103				
35.250	PASSAT VAR. 1.6TDI 120cv BlueM. DSG Comf.	1598/4/A	120 (88)	25,5 (250)	204	11,0	4,0	103				
34.200	PASSAT VAR. 2.0TDI 150cv BlueM. Comf.	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	218	8,9	4,1	107				
35.750	PASSAT VAR. 2.0TDI 150cv BlueM. Highl.	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	218	8,9	4,1	107				
36.700	PASSAT VAR. 2.0TDI 150cv BlueM. DSG Comf.	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	216	8,9	4,5	119				
38.250	PASSAT VAR. 2.0TDI 150cv BlueM. DSG Highl.	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	216	8,9	4,5	119				
37.650	PASSAT VAR. 2.0TDI 150cv BlueM. 4M. Highl.	1968/4/I	150 (110)	34,7 (340)	213	8,9	4,6	120				
40.300	PASSAT VAR. 2.0TDI 190cv BlueM. DSG Highl.	1968/4/A	190 (140)	40,8 (400)	233	7,9	4,6	119				
42.250	PASSAT VAR. 2.0TDI 190cv BlueM. DSG 4M. Highl.	1968/4/I	190 (140)	40,8 (400)	228	7,7	5,1	134				
46.450	PASSAT VAR. 2.0BTDI BlueM. DSG 4M. Highl.	1968/4/I	239 (176)	51,0 (500)	238	6,3	5,4	140				

TOURAN

Lungh. 453 - Largh. 183 - Alt. 166 Bagagliaio (834-1980)

24.500	TOURAN 1.2TSI Trendline	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	189	11,3	5,4	124				
28.600	TOURAN 1.2TSI Comfortline	1197/4/A	110 (81)	17,8 (175)	189	11,3	5,4	124				
27.100	TOURAN 1.6TDI Trendline	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	187	11,9	4,4	115				
31.200	TOURAN 1.6TDI Comfortline	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	187	11,9	4,4	115				
33.000	TOURAN 1.6TDI DSG Comfortline	1598/4/A	110 (81)	25,5 (250)	187	11,9	4,4	115				
32.900	TOURAN 2.0TDI Comfortline	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	208	9,3	4,4	115				
34.700	TOURAN 2.0TDI DSG Comfortline	1968/4/A	150 (110)	34,7 (340)	208	9,3	4,4	115				

PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE	Cilindrata Num. cilindri Trazione	Potenza Cv (kW)	Coppia (kgm-Nm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 (sec.)	Consumo (l/100 km)	CO ₂ (g/km)		
									PREZZO (chiavi in mano)	MODELLO E VERSIONE
V40										
Lungh. 437 - Largh. 178 - Alt. 142 Bagagliaio (335-1032)										
22.750	V40T2	1596/4/A	120(88)	24,5(240)	205	9,0	5,3	124	40.850	V70 D3 Polar
23.850	V40T2 Kinetic	1596/4/A	120(88)	24,5(240)	205	9,0	5,3	124	43.050	V70 D3 Geartronic Polar
24.450	V40 T3	1596/4/A	150(110)	24,5(240)	210	8,8	5,3	124	45.450	V70 D5 Polar
25.550	V40 T3 Kinetic	1596/4/A	150(110)	24,5(240)	210	8,8	5,3	124	47.650	V70 D5 Geartronic Polar
26.200	V40T4	1596/4/A	180(132)	24,5(240)	225	7,7	5,5	129	47.750	V70 D4 Geartronic AWD Polar
27.300	V40T4 Kinetic	1596/4/A	180(132)	24,5(240)	225	7,7	5,5	129	50.150	V70 D5 Geartronic AWD Polar
28.320	V40T4 Powershift	1596/4/A	180(132)	24,5(240)	225	8,5	6,1	143		
29.420	V40T4 Powershift Kinetic	1596/4/A	180(132)	24,5(240)	225	8,5	6,1	143		
33.550	V40T5 Geartronic Kinetic	1989/4/A	245(180)	35,7(350)	240	6,3	5,9	137		
24.200	V40D2	1580/4/A	114(84)	27,5(270)	190	11,9	3,4	88	44.550	XC60 T5 Geartronic Kinetic
25.300	V40D2 Kinetic	1580/4/A	114(84)	27,5(270)	190	11,9	3,4	88	46.850	XC60 T5 Geartronic AWD Kinetic
26.320	V40D2 Powershift	1580/4/A	114(84)	27,5(270)	190	12,1	4,0	105	38.250	XC60 D3 Kinetic
27.420	V40D2 Powershift Kinetic	1580/4/A	114(84)	27,5(270)	190	12,1	4,0	105	40.550	XC60 D3 Geartronic Kinetic
30.400	V40D4 Kinetic	1969/4/A	190(140)	40,8(400)	230	7,4	3,8	99	40.650	XC60 D4 AWD Kinetic
32.600	V40D4 Geartronic Kinetic	1969/4/A	190(140)	40,8(400)	230	7,2	4,2	109	42.950	XC60 D4 Geartronic AWD Kinetic
26.520	V40 D3	1984/5/A	150(110)	35,7(350)	210	9,6	4,3	114	45.250	XC60 D4 AWD Kinetic
27.620	V40 D3 Kinetic	1984/5/A	150(110)	35,7(350)	210	9,6	4,3	114	47.750	XC60 D5 AWD Kinetic
28.640	V40 D3 Geartronic	1984/5/A	150(110)	35,7(350)	205	9,3	5,2	136	47.950	XC60 D5 Geartronic AWD Kinetic
29.740	V40 D3 Geartronic Kinetic	1984/5/A	150(110)	35,7(350)	205	9,3	5,2	136		
V40 CROSS COUNTRY										
Lungh. 437 - Largh. 178 - Alt. 146 Bagagliaio (324-1031)										
28.600	V40 CROSS COUNTRY T4 Kinetic	1596/4/A	180(132)	24,5(240)	215	7,7	5,5	129	49.180	XC70 T5 Geartronic Polar
30.720	V40 CROSS COUNTRY T4 Powershift Kin.	1596/4/A	180(132)	24,5(240)	215	8,5	6,1	143	44.700	XC70 D4 Polar
33.140	V40 CROSS COUNTRY T4 Geartric. AWD Kin.	1984/5/I	180(132)	30,6(300)	210	8,7	8,0	187	47.000	XC70 D4 Geartronic Polar
26.600	V40 CROSS COUNTRY D2 Kinetic	1580/4/A	114(84)	27,5(270)	185	11,9	3,8	99	47.000	XC70 D4 AWD Polar
28.720	V40 CROSS COUNTRY D2 Powershift Kinetic	1580/4/A	114(84)	27,5(270)	190	12,1	4,1	108	49.200	XC70 D4 Geartronic AWD Polar
28.920	V40 CROSS COUNTRY D3 Kinetic	1984/5/A	150(110)	35,7(350)	205	9,6	4,4	117	49.150	XC70 D5 AWD Polar
31.040	V40 CROSS COUNTRY D3 Geartronic Kinetic	1984/5/A	150(110)	35,7(350)	200	9,3	5,2	137	51.350	XC70 D5 Geartronic AWD Polar
V60										
Lungh. 463 - Largh. 190 - Alt. 148 Bagagliaio (430-1241)										
33.200	V60 T3 Kinetic	1596/4/A	150(110)	24,5(240)	200	9,6	6,0	139	60.350	XC90 T6 Geartronic AWD Kinetic
35.250	V60 T4 Kinetic	1596/4/A	180(132)	24,5(240)	220	8,5	6,6	153	61.900	XC90 T6 Geartronic AWD 7p Kinetic
37.450	V60 T4 Powershift Kinetic	1596/4/A	180(132)	24,5(240)	220	9,2	7,2	167	56.350	XC90 D5 Geartronic AWD Kinetic
35.400	V60 T3 Powershift Kinetic	1596/4/A	150(110)	24,5(240)	205	10,4	7,2	167	57.900	XC90 D5 Geartronic AWD 7p Kinetic
41.850	V60 T5 Geartronic Kinetic	1969/4/A	245(180)	35,7(350)	230	6,4	6,2	144		
30.500	V60 D2	1580/4/A	114(84)	27,5(270)	190	11,3	4,5	119		
31.850	V60 D2 Kinetic	1580/4/A	114(84)	27,5(270)	190	11,3	4,5	119		
32.700	V60 D2 Powershift	1580/4/A	114(84)	27,5(270)	185	12,7	4,5	119		
34.050	V60 D2 Powershift Kinetic	1580/4/A	114(84)	27,5(270)	185	12,7	4,5	119		
36.750	V60 D4 Kinetic	1969/4/A	181(133)	40,8(400)	225	7,6	3,9	103		
39.050	V60 D4 Geartronic Kinetic	1969/4/A	181(133)	40,8(400)	225	7,6	4,3	112		
34.200	V60 D3 Kinetic	1984/5/A	136(100)	35,7(350)	205	10,4	4,5	119		
36.400	V60 D3 Geartronic Kinetic	1984/5/A	136(100)	35,7(350)	200	10,4	6,0	129		
41.150	V60 D4 Geartronic AWD Kinetic	1984/5/A	163(120)	40,8(400)	215	10,4	6,4	169		
39.650	V60 D5 Kinetic	2400/5/A	215(158)	42,8(420)	230	7,5	4,6	120		
41.850	V60 D5 Geartronic Kinetic	2400/5/A	215(158)	44,9(440)	230	7,7	6,2	162		
44.350	V60 D6 Geartronic AWD Kinetic	2400/5/I	215(158)	44,9(440)	225	7,7	6,4	169		
61.050	V60 D6 Geartronic AWD Plug-In Hybrid	2400/5/I	215(158)	44,9(440)	230	6,1	1,8	48		
V70										
Lungh. 482 - Largh. 186 - Alt. 155 Bagagliaio (555-1600)										
39.450	V70 D2 Polar	1580/4/A	114(84)	27,5(270)	190	11,9	4,5	119	52.005	XC90 D5 Momentum
41.650	V70 D2 Powershift Polar	1580/4/A	114(84)	27,5(270)	180	13,2	4,5	119	42.006	XC90 D5 Geartronic
43.300	V70 D4 Polar	1969/4/A	181(133)	40,8(400)	220	8,6	4,3	113	47.006	XC90 D5 Geartronic
45.600	V70 D4 Geartronic Polar	1969/4/A	181(133)	40,8(400)	220	8,6	4,5	119	47.006	XC90 D5 Geartronic
XC60										
Lungh. 463 - Largh. 189 - Alt. 171 Bagagliaio (490-1450)										
40.850	V70 D3 Polar	1984/5/A	136(100)	35,7(350)	200	10,6	4,5	119	43.050	V70 D3 Geartronic Polar
43.050	V70 D3 Geartronic Polar	1984/5/A	136(100)	35,7(350)	195	10,6	5,1	134	45.450	V70 D5 Polar
45.450	V70 D5 Polar	2400/5/A	215(158)	42,8(420)	225	7,8	4,8	126	47.650	V70 D5 Geartronic Polar
47.650	V70 D5 Geartronic Polar	2400/5/A	215(158)	44,9(440)	220	8,7	6,2	164	47.750	V70 D4 Geartronic AWD Polar
47.750	V70 D4 Geartronic AWD Polar	2400/5/I	215(158)	44,9(440)	220	8,7	6,6	175	50.150	V70 D5 Geartronic AWD Polar
XC70										
Lungh. 484 - Largh. 186 - Alt. 160 Bagagliaio (555-1600)										
49.180	V70 D5 Geartronic Polar	1969/4/A	245(180)	35,7(350)	210	7,2	6,7	157	44.700	V70 D4 Polar
44.700	V70 D4 Polar	1969/4/A	181(133)	40,8(400)	210	8,8	4,5	117	47.000	V70 D4 Geartronic Polar
47.000	V70 D4 Geartronic Polar	1969/4/A	181(133)	40,8(400)	210	8,8	4,9	129	47.000	V70 D4 AWD Polar
47.000	V70 D4 AWD Polar	2400/5/I	163(120)	42,8(420)	200	10,4	5,3	139	49.200	V70 D4 Geartronic AWD Polar
49.200	V70 D4 Geartronic AWD Polar	2400/5/I	163(120)	42,8(420)	195	10,8	6,4	169	49.150	V70 D5 AWD Polar
49.150	V70 D5 AWD Polar	2400/5/I	215(158)	42,8(420)	210	8,3	5,6	139	51.350	V70 D5 Geartronic AWD Polar
51.350	V70 D5 Geartronic AWD Polar	2400/5/I	215(158)	44,9(440)	205	8,8	6,4	169		
XC90										
Lungh. 495 - Largh. 201 - Alt. 178 Bagagliaio (705-1947)										
60.350	XC90 T6 Geartronic AWD Kinetic	1969/4/I	321(236)	40,8(400)	230	6,9	7,7	179	61.900	XC90 T6 Geartronic AWD 7p Kinetic
61.900	XC90 T6 Geartronic AWD 7p Kinetic	1969/4/I	321(236)	40,8(400)	230	6,9	7,7	179	56.350	XC90 D5 Geartronic AWD Kinetic
56.350	XC90 D5 Geartronic AWD Kinetic	1969/4/I	224(165)	47,9(470)	220	7,8	5,8	152	57.900	XC90 D5 Geartronic AWD 7p Kinetic
57.900	XC90 D5 Geartronic AWD 7p Kinetic	1969/4/I	224(165)	47,9(470)	220	7,8	5,8	152		
LEGGI LE NOSTRE PROVE <i>In listino: V60 D4 Geartronic (6/2014) - V60 D4 Geartronic (5/2014) - V40 Cross Country D3 Geartronic (4/2012) - V40 D2 Momentum (9/2012) - V60 D3 Geartronic Momentum (1/2011) - Fuori listino: XC70 Polar 2.0 (4/1990) - 440 1.7 Turbo Cat (9/1989) - 460 1.9 TD GLE (7/1994) - 460 1.9 TD GLT (9/1995) - 460 GLE (3/1994) - 460 SE (10/1992) - 480 1.7 ES (2/1988) - 480 1.7 Turbo Automatica (4/1991) - 480 2.0 ES (4/1992) - 480 2.0 16V GLE (5/1988) - 740 2.0 16V SW GLT (2/1990) - 740 2.0 16V Turbo (200 CV) (6/1990) - 760 2.4 TD Intercooler GLE (6/1988) - 780 2.3 Turbo Intercooler (9/1987) - 850 2.0 20V SW GLT (1/1994) - 850 2.0 GLE (1/1995) - 850 2.0 75 TSW (6/1994) - 850 2.5 GLT (6/1992) - 850 2.5 TDI SW (5/1996) - 940 2.0 16V Turbo (1/1991) - 960 2.0 16V Turbo SW (3/1991) - 960 3.0 (4/1992) - C 30 1.6 D Momentum (2/2007) - C 30 1.6 D Geartronic Black Design (10/2011) - C 30 dirv Kinetic (3/2010) - C 70 2.0 Turbo (226 CV) (3/1988) - C 70 T5 (8/2006) - Crosscountry D5 (1/2003) - Polar 2.0 (5/1991) - S40 1.8 T (3/1997) - S40 1.8 T4 (7) (1/1998) - S40 1.9 D (9/2000) - S40 2.0 (7/1996) - S40 2.0 T (7) (8/1998) - S40 2.4 170 CV Momentum Geartronic (4/2004) - S60 D3 Geartronic Momentum (9/2010) - S60 D5 (9/2001) - S80 T5 (2/2001) - S80 2.9 TC (1/2000) - S80 D5 Automatica Momentum (11/2006) - S80 D6 Optima (9/2002) - S80 T5 Optima (2/1998) - Super Polar 2.0 (9/1993) - V40 2.0 DI Optima (TC) (11/1999) - V40 2.0 16V (8/1996) - V40 2.0 16V (17) (10/1999) - V50 1.6 D Momentum (7/2005) - V50 2.0 M Momentum (6/2004) - V50 2.0 D Powershift Momentum (10/2008) - V50 2.0 4x4 Aut. Sunsum (6/2006) - V70 2.0 AWD (9/1997) - V70 2.3 20V T5 (6/2000) - V70 2.4 T AWD XC (11/2000) - V70 D5 Momentum Geartronic (10/2007) - V70 D5 Optima (12/2001) - V70 T5 Sunsum (12/2004) - V70F (8/2003) - XC 60 2.4 D Fap Kinetic (1/2009) - XC 60 2.4 D Fwd Drive Kinetic (10/2009) - XC 70 D5 AWD Momentum Geartronic (2/2008) - XC 90 185 Cv Optima (10/2005) - XC 90 D5 Optima automatica (3/2003)</i>										

Tutte le riviste del gruppo EDISPORT EDITORIALE sono disponibili anche su tablet e smartphone ricche di contenuti extra!



Scarica l'app dallo Store e scegli il tipo di abbonamento che preferisci: 1 numero, 6 numeri o 12 numeri.

Compilate in stampatello e spedite in busta chiusa o via fax allegando la ricevuta del pagamento a:
Edisport Editoriale s.r.l. - Ufficio Annunci, Arretrati e Abbonamenti
Via Don Luigi Sturzo 7 - 20016 Pero (MI).

SERVIZIO CORTESIA
Tel. 02 38085402 - fax 02 38010393
E-mail: assistenza.clienti@edisport.it

Dati richiedente: (Si prega di scrivere in stampatello - Tutti i campi sono obbligatori)

Nome/Cognome

Indirizzo e n. CAP Città Prov.

Tel. E-mail

ABBONAMENTI

L'abbonamento per 12 numeri decorrerà dal primo numero raggiungibile dopo il ricevimento della richiesta completa. Il prezzo indicato comprende le spese di spedizione.

- Italia** €47.00 **Unione Europea** €90.00
 Resto del Mondo €149.00

Inviare abbonamento a (se diverso dai dati del richiedente):

Nome

Cognome

Indirizzo e n.

CAP Città Prov.

Tel. E-mail

ARRETRATI

Il prezzo di ogni singolo arretrato è di € 13,00 per l'Italia, € 15,00 per l'Unione Europea, € 20,00 resto del mondo. Se il fascicolo è esaurito, invieremo la fotocopia del servizio che vi interessa.

SI RICHIEDONO I SEGUENTI ARRETRATI

ANNO MESE SERVIZIO

ANNO MESE SERVIZIO

Non si accetta pagamento in contante

Importo Euro:

- con assegno intestato a: Edisport Editoriale s.r.l.
 c/c/p n.492207 intestato a: Edisport Editoriale s.r.l.
 c. cred.



Pagherò con carta di credito n°:

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

CV2

codice di 3 cifre
sul retro della carta

scadenza